

UNCLASSIFIED

AD NUMBER
AD823213
NEW LIMITATION CHANGE
TO Approved for public release, distribution unlimited
FROM Distribution authorized to U.S. Gov't. agencies and their contractors; Critical Technology; 1967. Other requests shall be referred to Defense Advanced Research Projects Agency, Arlington, VA.
AUTHORITY
DARPA ltr, 19 Jul 1989

THIS PAGE IS UNCLASSIFIED

AD 823 213

สมุดภาพเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย
ปกสีน้ำเงิน

BLUE BOOK OF COASTAL VESSELS
THAILAND

Best Available Copy

Prepared by
RACIC
Battelle Memorial Institute
Columbus Laboratories
1967

STATEMENT #2 UNCLASSIFIED

Dr. R. D. Holbrook
Director
OSD/ARPA R & D Field Unit
This document is subject to special expert controls and each transmittal to foreign governments or foreign nationals may be commanding General, MRDC

Manob. D. C.

ศูนย์วิจัยและพัฒนาการทหาร
ระหว่าง ไทย-สหรัฐ

Joint Thai-U.S.

Military Research and Development Center

ประเทศไทย
Bangkok, Thailand

Manob Suriya

Air Vice Marshal

AD 823 213

This research was supported by the Advanced Research Projects Agency
of the Department of Defense and was monitored by ARPA/AGILE under Contracts
SD-171 and F-33657-67-C-0810

การวิจัยนี้ได้รับความสนับสนุนจากองค์การวิจัยโครงการขั้นสูง กระทรวงกลาโหมสหรัฐ
ในความควบคุมของ ARPA/AGILE ภายใต้สัญญา SD-171 และ F-33657-67-C-0810

THE BLUE BOOK PROJECT STAFF

Battelle Memorial Institute (BMI)

Arthur B. Westernman
Project Leader
(January - December 1966)

John C. Costello, Jr.
Project Leader
(January - July 1967)

Clarence C. Chaffee
Deputy Project Leader

Elsie K. Wilson
Information Scientist

Ray Evans (Consultant)
Designer-Illustrator

Military Research and Development Center (MRDC)
Captain Sonchai Chanhiran, RTN — Project Officer
Commander Joseph Metcalf III, USN — Project Officer

Headquarters Group

Lieutenant Smak Kongsit, RTN

Lt. Surayuth Satanaipatphong,
RTN, Officer in Charge

Sayan Yadmark
Engineer

Suchart Supapol
Engineer

Boonrith Sirimontaporn
Engineer Aid

Panom Chueisuwat
Engineer Aid

Wing Commander Sanit Indarangsri
Translator

Field Team B

Lieutenant (jg) Kornchai Vora-Urai,
RTN, Officer in Charge

Chamras Sindhuwong
Engineer

Anuwat Laophanich
Engineer

Field Team C

Lieutenant (jg) Sumtarn Amsum-Arnk,
RTN, Officer in Charge

Kamol Viayaudom
Engineer

Vichai Krisnawan
Engineer Aid

เจ้าหน้าที่โครงการสมุติภาพถิ่นน้ำเงิน

สถาบันแบทเทิลเมนต์โมเรียล (บีเอ็มไอ)

นายอาร์เธอร์ บี. เวสเตอร์แมน
หัวหน้าโครงการ
(มกราคม-ธันวาคม ๒๕๐๘)

นายจอห์น ซี. คอสเทลโล จูเนียร์
หัวหน้าโครงการ
(มกราคม-กรกฎาคม ๒๕๑๐)

นายคลarence ซี. แชฟฟี
รองหัวหน้าโครงการ

นางเอลส์ เค. วิลสัน
นักวิทยาศาสตร์ฝ่ายข่าวสาร

นายเรย์ อีแวนส์ (ที่ปรึกษา)
ผู้ออกแบบ - เขียนภาพประกอบ

ศูนย์วิจัยและพัฒนาการทหาร (วพท.)

นาวาเอก สนใจ อ้นหิรัญ — นายทหารโครงการ (ฝ่ายไทย)
นาวาโท โงเซฟ เมทาเพ III — นายทหารโครงการ (ฝ่ายสหรัฐ)

เจ้าหน้าที่ประจำสำนักงาน

เรือเอก สมัยร คงสิทธิ์
นายสายพันธ์ ฤทธิมากร

นายบุญฤทธิ์ สิริมนตาการณ
ผู้ช่วยวิศวกร

นาวาอากาศโท สนิธ อินทะรังสี
เจ้าหน้าที่แปล

เจ้าหน้าที่สำรวจชุด ก.

เรือเอก สุรยุทธ สรณทัตพัฒพงษ์
หัวหน้าชุด

นายสุชาติ ศุภผล
วิศวกร

นายพนม เชื้อสุวรรณ
ผู้ช่วยวิศวกร

เจ้าหน้าที่สำรวจชุด ข.

เรือโท กรชัย วรอุไร
หัวหน้าชุด

นายจำลอง สิมขุวงศ์
วิศวกร

นายอนุวัตร เหล่าพานิช
วิศวกร

เจ้าหน้าที่สำรวจชุด ค.

เรือโท สรราย อ่ำสำอางค์
หัวหน้าชุด

นายกมล วิฑยคุณม
วิศวกร

นายวิชัย ฤกษ์ฉัตร
ผู้ช่วยวิศวกร

THE BLUE BOOK PROJECT STAFF

Commander John Denham, USN, was involved in the early stages of the project. He helped plan the program and served as Project Officer in January 1966 prior to his assignment to another duty station.

In addition to the BMI/MRDC project personnel listed above, the service units at RDFU-T also provided the project with considerable support. Lieutenant Colonel W. H. N. Ellis and staff, RDFU Field Support, and Mr. Peter Poole, RDFU Editorial and Translation Services, were particularly helpful. Mr. Sorasan Bhangsba, RDFU Engineer, Mobility Division, offered valuable advice and suggestions to project personnel.

Leo B. Freudenreich, Richard D. Weirich, Irene Jo Worthington, and Barbara Evans aided in the layout of pages and worked closely with the Bangkok printer.

ACKNOWLEDGMENTS

Special thanks should go to the many Thai Government Agencies which have made valuable contributions to the *Blue Book* project.

Royal Thai Navy

In addition to assigning a naval officer to the Project Headquarters Staff and three officers to work with the field teams for about 11 months, the Royal Thai Navy also made valuable suggestions and comments and provided the project with many naval documents and charts.

Harbor Department

The Harbor Department reviewed and commented on several sections of the *Blue Book*. Their suggestions are greatly appreciated. The Department Officials provided the project with official documents and outlined the rules and regulations that apply to the wooden-hulled coastal vessels of Thailand. The Harbor Department also provided the project with help on the local level in the survey areas.

เจ้าหน้าที่โครงการสมุดภาพปล้นเงิน

นาวาโท จอห์น เดนแฮม (สหรัฐ) เป็นผู้ปฏิบัติงานในระยะเริ่มแรกของโครงการ โดยเป็นนายทหารโครงการเมื่อเดือน มกราคม ๒๕๐๕ ซึ่งได้ช่วยวางแผนไว้ก่อนที่จะย้ายไป

นอกจากผู้ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ยังได้รับบริการช่วยเหลือจากหน่วยวิจัยและพัฒนาการสนามสหรัฐอีกคือ พันโท ดับเบิลยู. เอช. เอลิส และเจ้าหน้าที่กองสนับสนุนสนาม รวมทั้ง นายปีเตอร์ พูล แผนกเรียบเรียงและแปล ตลอดจน นายสตรัคเค์ แพ่งสภา วิศวกรของกองความคล่องตัว ก็ได้ให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์แก่เจ้าหน้าที่ของโครงการอีกด้วย

นายเลียว บี. ฟรีเดนไรช์ นายริชาร์ด ดี. ไวริค นางสาวไอรีน จอ. เวอร์ธิงตัน และ นางบาร์บารา อีแวนส์ ได้ช่วยในการจัดเรียงหน้าหนังสือและติดต่อกับโรงพิมพ์ในจังหวัดพระนคร

คำขอบคุณ

ขอขอบคุณเป็นพิเศษต่อหน่วยราชการต่างๆ ของไทย ที่มีส่วนช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกให้แก่การดำเนินงานตามโครงการ สมุดภาพปล้นเงิน เป็นอย่างมาก

กองทัพเรือ

ได้ส่งนายทหารเรือมาช่วยปฏิบัติงานในสำนักงานของโครงการนี้ ๑ นาย และปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ชุดสำรวจอีก ๓ นาย เป็นเวลาประมาณ ๑๑ เดือน นอกจากนี้ยังได้ให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อกองนอกสาร และแผนแม่บทเดินเรือ อย่างมากมายอีกด้วย

กรมเจ้าท่า

ได้ตรวจและให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับสมุดภาพเล่นนหลายตอน ตลอดจนให้คำแนะนำปรึกษาที่เป็นประโยชน์และมีคุณค่าอย่างมหาศาล อีกทั้งเจ้าหน้าที่ยังได้หาเอกสารของทางราชการและสรุปเรื่องราวในพระราชบัญญัติและระเบียบต่างๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทยที่ต้องด้วย และนอกจากนี้ยังให้ความช่วยเหลืองานสำรวจในท้องถิ่น

ACKNOWLEDGMENTS

Department of Fisheries

The Department of Fisheries provided documents and photographs of fish types to the *Blue Book* Project. They outlined the rules and regulations that apply to fishing in Thai waters and provided information on fishing techniques and equipment. They helped on the local level in the survey areas. Their comments and suggestions are greatly appreciated.

Marine Police Division

The Marine Police Division was very helpful in the survey areas. They provided the project teams with useful information and occasionally supplied boats and officers for project use.

Individuals

In addition to the Thai Agencies named above, hundreds of others contributed time and effort toward the publication of this book. Officials at the local level in villages all along the coast of Thailand were very helpful. And, of course, the book would not have been possible had it not been for the hundreds of Thai citizens who patiently answered questions and allowed their boats to be photographed and examined.

PROJECT ORGANIZATION

In order to prepare the *Blue Book* for publication, a headquarters was established at MRDC in mid-January 1966. The headquarters staff consisted of four contractor representatives (two of whom worked part time on the Vietnam Blue Book project) and three Thai nationals, an officer in the Royal Thai Navy and two engineers. Three Field Teams were also formed. Each team consisted of a Royal Thai Naval Officer (the team leader), two Thai engineers, and a driver for the land vehicle.

During the course of the project, 89 sites along the Thai coast were visited, 1807 boats were surveyed, and over 20,000 photographs were taken. A 17-page, 84-question questionnaire was filled out on each boat surveyed. The basic data are now on file at the Remote Area Conflict Information Center (RACIC), Battelle Memorial Institute, Columbus, Ohio.

คำขอบคุณ

กรมประมง

ได้จัดหาเอกสารและภาพถ่ายปลาชนิดต่างๆ ให้ และสรุปเรื่องราวในพระราชบัญญัติและข้อบังคับต่างๆ ซึ่งเกี่ยวกับการประมงในน่านน้ำไทย พร้อมทั้งให้ข่าวสารเกี่ยวกับวิธีการและเครื่องมือประมงในการประมง ข้อคิดเห็นและคำแนะนำต่างๆ เหล่านี้นับว่าเป็นประโยชน์อย่างมาก นอกจากนี้ยังได้ให้ความช่วยเหลืองานสำรวจในท้องถิ่น

กองบังคับการตำรวจน้ำ

ได้ให้ความช่วยเหลือการสำรวจเป็นอย่างมาก และให้ข่าวสารที่เป็นประโยชน์แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจของโครงการนี้ ตลอดจนจัดหาเรือและเจ้าหน้าที่ให้ในบางโอกาส

เอกชน

นอกจากหน่วยงานราชการดังกล่าวแล้ว ยังมีบุคคลอื่นๆ ที่ได้ใช้สละเวลาและแรงงานในการจัดทำหนังสือเล่มนี้จนนับเป็นจำนวนร้อยๆ ที่แล้ว เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นหมู่บ้านตลอดชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ก็ได้ให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างดีซึ่ง หากไม่ได้รับความร่วมมือจากประชาชนชาวไทยเหล่านี้ โดยตอบคำถามต่างๆ ตลอดจนอนุญาตให้ลงไปทำการสำรวจและถ่ายภาพในเรือแล้ว การจัดทำสมุดปกเล่มนี้ก็จะไม่สามารถบรรลุผลสำเร็จลงได้อย่างแน่นอน

การจัดงานตามโครงการ

การดำเนินงานเพื่อจัดทำสมุดภาพปกสีน้ำเงินเล่มนี้ ได้ตั้งสำนักงานขึ้นที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาการอาหาร ในอกลองเตอน มกรากม ๒๕๐๘ เจ้าหน้าที่ประจำสำนักงานได้แก่ผู้แทนฝ่ายผู้รับจ้าง ๔ คน (ในจำนวนนี้ ๒ คน ปฏิบัติงานตามโครงการสมุดภาพปกสีน้ำเงินของเวียดนามด้วย) และเจ้าหน้าที่ฝ่ายไทย ๓ นาย ก่อนมาขากวาวเรือไทย ๑ นาย และวิศวกร ๒ นาย จัดเจ้าหน้าที่สำรวจออกเป็น ๓ ชุด แต่ละชุดมีนายทหารเรือ ๑ นาย (หัวหน้าชุด) วิศวกรไทย ๒ นาย และนายขับรถ ๑ นาย

ตลอดระยะเวลาที่ดำเนินงานตามโครงการนี้ ได้ปฏิบัติงานในท้องถิ่นที่ชายชาวฝั่งทะเลของประเทศไทย ๘๘ แห่ง ทำการสำรวจเรือรวม ๑,๘๐๗ ลำ และถ่ายภาพเกินกว่า ๒๐,๐๐๐ ภาพ แบบสอบถามของเรือแต่ละลำมี ๑๗ หน้า รวม ๘๔ ถ้าถาม ปัจจุบันนี้ได้เก็บข้อมูลเบื้องต้นเหล่านี้ไว้ที่ Remote Area Conflict Information Center (RACIC), Battelle Memorial Institute, Columbus, Ohio.

TABLE OF CONTENTS

The <i>Blue Book</i> Project Staff	i
Acknowledgments	ii
Project Organization	iii
Table of Contents	iv
Introduction	
Purpose of the <i>Blue Book</i>	vii
Content and Format of the <i>Blue Book</i>	viii
Classification System for Coastal Vessels	ix
Code Designators	x
Boat-Type and Frequency Statistics	xi
Environmental/Operational Information	
Origin and Evolution of Thailand Boats	1
Evolution and Influences	3
The Arab-Indian Dhow	6
The Malayan Prau	7
The Chinese Junk	8
Characteristics of Thailand Boats	14
The Advent of Mechanical Propulsion	16
Religious/Folklore Influences on Thailand Boats	19
Fish Types and Fishing Areas	25
Fishing in Thailand	26
Marine Fish Types and Fishing Areas	28
Pelagic Fish Types	30
Demersal Fish Types	32
Fishing Techniques and Equipment	37
Marine Fishing Techniques in Thailand	38
Trawl-Net Fishing	40
Purse Seining	45
Gill-Net Fishing	49
Stationary Traps and Nets	51
Hook Long-Line Fishing	54
Environmental Determinants of Fishing Operations	55
Boat-Construction Methods and Materials	59
Basic Construction Technique	60
Woods	60
Maintenance	62

สารบัญ

เจ้าหน้าที่โครงการสมุทรภาพกีสันเงิน	หน้า	i
คำขอบคุณ		ii
การจัดงานตามโครงการ		iii
สารบัญ		iv
อารัมภบท		
ความมุ่งหมายของสมุทรภาพกีสันเงิน		vii
เนื้อหาของรูปแบบของสมุทรภาพกีสันเงิน		viii
การแบ่งประเภทและชนิดของเรือชายฝั่งทะเล		ix
ชื่อรหัส		x
ชนิดของเรือและสถิติที่พบเห็น		xi
ข่าวสารสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติงาน		
กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่างๆ ในประเทศไทย		๑
วิวัฒนาการและอิทธิพลที่ได้รับ		๓
เรือแบบอาหรับผสมอินเดีย		๕
เรือแบบมลายู		๖
เรือสำเภาจีน		๘
ลักษณะของเรือต่างๆ ในประเทศไทย		๑๔
การเปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์		๑๖
อิทธิพลทางศาสนาและความเชื่อที่มตเรือในประเทศไทย		๑๘
ชนิดของปลาและย่านที่จับ		๒๕
การประมงในประเทศไทย		๒๖
ชนิดของปลาทะเลและย่านที่จับ		๒๘
ชนิดของปลาผิวน้ำ		๓๐
ชนิดของปลาน้ำดิน		๓๒
วิธีการจับปลาและอุปกรณ์		๓๗
วิธีการจับปลาทะเลในประเทศไทย		๓๘
การจับปลาด้วยอวนลาก		๔๐

TABLE OF CONTENTS

	Page
Detection Clues for Stop-and-Search Operation	71
Stop-and-Search Operation	73
Clues for Stopping Boats	74
Clues for Searching Boats	78
Contraband	80
Concealment and Detection	81
Harbor Department Regulations and Forms	85
Classification of Thailand's Coastal Vessels	95
Coastal Vessels of Thailand	105
C1-T1	107
C1-T2	121
C1-T3	129
C1-T4	137
C1-T6	145
C1-T7	153
C1-T10	159
C1-T11	167
C1-T14	171
C2-T1	179
C2-T2	187
C2-T14	193
C3-T1	201
C3-T2	207
C3-T14	213
C4-T2	221
C4-T11	227
C4-T14	233
C5-T1	241
C5-T2	247
C5-T3	253
C5-T11	259
C5-T14	269
C6-T1	279
C6-T2	287
C6-T6	295
C6-T10	299
C6-T14	307
C7-T3	315
C7-T12	321

สารบัญ

การใช้อาวุธโจมตี	หน้า ๔๔
การจับปลาด้วยอวนติดตา	๔๕
ใบ้และอวนประจักษ์	๔๖
การจับปลาด้วยเบ็ดราว	๔๘
สิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการจับปลา	๕๕
วิธีการและวัตถุที่ใช้ในการต่อเรือ	๕๕
วิธีการต่อเรือเบื้องต้น	๖๐
ใบ้ที่ใช้ต่อเรือ	๖๐
การซ่อมบำรุง	๖๒
หลักฐานที่ใช้ในการตรวจสอบเพื่อป้องกันให้หยุดและทำการตรวจค้น	๖๓
การบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้น	๖๓
หลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้เพื่อบังคับให้เรือหยุด	๖๔
หลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้เพื่อทำการตรวจค้นเรือ	๖๕
สิ่งของต้องห้าม	๖๐
การผูกข้อมและการตรวจพบ	๖๑
พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า	๖๕
การแบ่งประเภทและชนิดเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย	๖๕
เรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย	๑๐๕
เรือ ป๑-ช๑	๑๐๗
เรือ ป๑-ช๒	๑๒๑
เรือ ป๑-ช๓	๑๒๕
เรือ ป๑-ช๔	๑๓๗
เรือ ป๑-ช๖	๑๔๕
เรือ ป๑-ช๗	๑๕๓
เรือ ป๑-ช๘	๑๕๕
เรือ ป๑-ช๙	๑๖๗
เรือ ป๑-ช๑๐	๑๖๗
เรือ ป๑-ช๑๑	๑๖๗
เรือ ป๑-ช๑๔	๑๖๗
เรือ ป๒-ช๑	๑๖๕

TABLE OF CONTENTS

	Page
C8-T1	329
C8-T2	335
C8-T3	343
C8-T10	349
C8-T11	355
C8-T12	363
C8-T14	371
C9-T11	379
C9-T14	385
C10-T11	391
C10-T14	397
C11-T14	405
Malaysian 2-M	411
Malaysian 3-M	417
Burmese Fisher	425

ប្រែប្រួល

[illegible]

ក្រុមហ៊ុន

[illegible]

INTRODUCTION

PURPOSE OF THE BLUE BOOK

The economies and livelihoods of the peoples of Southeast Asia are closely related to the inousands of surface craft which sail the South China Sea and the Gulf of Thailand. While these waters provide a major share of support to the economies of Southeast Asian nations, they also present a major threat and an exposed flank to these same nations.

These waters might be viewed as a gigantic network of easy lines of communication along which Communist insurgents and adventurers can resupply, infiltrate, smuggle, and harass. Unless defending forces are intimately familiar with the nature of normal maritime traffic, these waters offer, in effect, a safe haven for enemy surface craft which can "hide in the crowd" of vessels engaged in legitimate business. But authoritative, up-to-date, usable documentation on legitimate maritime traffic has been virtually nonexistent.

A significant step toward filling this gap was taken in 1962 when the *Junk Blue Book—A Handbook of Junks of South Vietnam* was published.

The original Blue Book was limited in coverage to the waters of South Vietnam. It covered, therefore, only 200 miles of coast in the Gulf of Thailand, stopping arbitrarily at the Cambodian border. It was proposed in late 1965 that the effort be extended to cover the coastal waters of Thailand. This proposal and a companion proposal for updating and revising the original Vietnam Blue Book were approved by the Advanced Research Projects Agency, and work on the Thailand effort began in January 1966.

Although it was originally thought that the *Blue Book of Coastal Vessels—Thailand* should be primarily a recognition/identification guide for officials engaged in controlling illegal traffic, discussions in Vietnam with personnel engaged in patrol operations revealed that the problem they face is not primarily that of recognition but one of deciding which boats out of the total numbersighted should be stopped and searched. Since often there are too many boats to permit searching all of them, the patrol personnel must first stop and search "any boats that seem "suspicious", that is, boats which are operating in a manner that is different from the normal operating pattern of that kind of boat. In other words, the man on patrol wants to know "What is out of the pattern?", and it is this question to which the present volume is primarily addressed.

อารัมภบท

ความมุ่งหมายของสมุดภาพปลัดน้ำเงิน

เศรษฐกิจและการทำมาหากินของประเทศในภาคพื้นเอเชียอาคเนย์นี้ มีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิดกับเรือผิวน้ำนับเป็นพัน ๆ ลำ ที่เคลื่อนอยู่ระหว่างทะเลจีนตอนใต้กับอ่าวไทย น่านน้ำที่กล่าวมานี้มีความสำคัญในอันที่จะก่อกวนเศรษฐกิจของประเทศทางแถบเอเชียอาคเนย์ และอีกนัยหนึ่งก็นับว่าเป็นช่องทางติดต่อที่ประเทศเหล่านั้นจะได้รับผลกระทบอย่างหนักแล้วอีกด้วยเช่นกัน

เนื่องจากน่านน้ำเหล่านี้เป็นน่านน้ำของการคมนาคมอันกว้างใหญ่ไพศาล จึงสามารถอำนวยความสะดวกให้แก่พวกกบฏใต้ดินคอมมิวนิสต์และพวกที่ชอบเล็ดลอดกฎหมาย ในการส่งกำลัง การแทรกซึม การลักลอบนำสินค้าหนีภาษี และการก่อความรังควาน เรือตัวนำหลักสามารถหลบซ่อนปะปนไปกับหมู่เรือที่ปฏิบัติงานถูกต้องตามกฎหมายได้โดยปลอดภัยในน่านน้ำเหล่านี้ นอกจากว่ากำลังของฝ่ายป้องกันจะมีคุณภาพดีโดยใกล้ชิดกับการสัญจรทางทะเลทั่ว ๆ ไปเป็นอย่างดีเท่านั้น อย่างไรก็ตามยังไม่มีการจัดทำเอกสารของทางราชการเกี่ยวกับการสัญจรทางทะเลที่ถูกต้องตามกฎหมาย ทันสมัยและสามารถนำไปใช้ได้โดยแท้จริงจนเลย

การดำเนินงานขั้นต้นที่สำคัญ เพื่ออุดช่องโหว่ดังกล่าวนี้ได้เริ่มขึ้นโดยจัดพิมพ์ **สมุดภาพปลัดน้ำเงิน-คู่มือเรือสำเภาของเวียดนามใต้** ขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๐๕

สมุดภาพปลัดน้ำเงินเล่มแรกที่เกิดขึ้นมานี้ ก็จำกัดอยู่เพียงในน่านน้ำของเวียดนามใต้เท่านั้น ซึ่งกล่าวถึงฝั่งทะเลของอ่าวไทยเพียงระยะ ๒๐๐ ไมล์เท่านั้นโดยสิ้นสุดลงที่ชายแดนของประเทศกัมพูชา ในปีลาปี พ.ศ. ๒๕๐๘ จึงได้เสนอที่จะขยายงานนี้ออกไปเพื่อให้ครอบคลุมมาถึงน่านน้ำชายฝั่งทะเลของประเทศไทย องค์การวิจัยโครงการขั้นสูงได้อนุมัติตามข้อเสนอนี้ พร้อมกับมอบหมายให้ทำการปรับปรุงแก้ไขสมุดภาพปลัดน้ำเงินของเวียดนามใต้เล่มเดิมให้ทันสมัยยิ่งขึ้นด้วย ได้รับคำแนะนำงานในประเทศไทยตั้งแต่เดือนมกราคม ๒๕๐๘

เดิมทีคิดว่าเข้าใจว่า **สมุดภาพเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย** นี้ เป็นเรื่องช่วยแนะแนวทางป้องกันในการจดจำลักษณะและการพิสูจน์ทราบแก่เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมเรือทหารที่ติดกฎหมาย แต่เมื่อได้มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานตรวจเรือในเวียดนามแล้วจึงทราบว่า ปัญหาเฉพาะหน้าที่พวกเขากำลังเผชิญอยู่ในปัจจุบันนั้น ทำให้เรื่องของการจดจำลักษณะไม่ แต่เป็นเรื่องของการที่จะตัดสินใจว่าบรรดาเรือเหล่านี้ที่แลเห็นอยู่นั้น มีเรือดำน้ำที่ควรระวังระดับให้หยุดและทำการตรวจค้นบ้างต่างหากเล่า

INTRODUCTION

The major objectives of the *Blue Book* are, then, to provide a compilation of the major operating characteristics of the wooden-hulled coastal vessels of Thailand and to provide a basis for recognition and identification. The book defines the nature of normal maritime activity in Thai waters and will therefore assist officials in detecting possibly hostile coastai vessels operating outside the normal pattern.

The *Blue Book of Coastal Vessels—Thailand* will be useful for the education and training of patrol personnel. It should be viewed as a background and reference book as well as a recognition and identification manual. Thai and U.S. personnel assigned to new duties in Thai waters will find the book useful in introducing them quickly to the types of wooden-hulled vessels they will encounter. It is in the training and education areas that this book may make its greatest contribution.

CONTENT AND FORMAT OF THE BLUE BOOK

The *Blue Book* consists of two major parts. The first provides the reader with sufficient background information to enable him to gain considerable insight into the operations of contemporary, wooden-hulled Thai coastal vessels. The sections on history and religious influences on boat operations help the reader establish the proper frame of reference with respect to present-day practices. The sections on fish areas and fishing techniques provide important clues for recognizing when a particular boat is operating "out of the pattern". Since the normal operations of a vessel depend in part on the way it is built, a section is included on construction methods and materials. The section on detection clues for stop-and-search operations brings together various clues and shows how they are used in specific situations. These clues are based in great part on the experiences of patrol teams operating in the waters of South Vietnam. The section on Registration describes the specific documents which should be found on each boat.

The second major part of the *Blue Book* presents descriptions of the classes and types of wooden-hulled Thai coastal vessels. It constitutes a recognition manual and a reference compendium for 42 types of Thai vessels and includes three "visitors" from Malaya and Burma.

ปรากฏอยู่เสมอว่าเรือจำนวนมากจนไม่สามารถทำการตรวจค้นได้ทุกลำ เจ้าหน้าที่ตรวจจะต้องบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้นเฉพาะเรือที่ "ส่อพิรุณ" ก่อน กล่าวคือ เป็นเรือที่มีลักษณะการปฏิบัติงานผิดแปลกไปจากแบบตามปกติของเรือชนิดเดียวกัน หรืออาจกล่าวขย ่ ๆ ว่า เจ้าหน้าที่ตรวจต้องการทราบว่า "มีสิ่งใดผิดปกติไปบ้าง?" คำถามนี้จะมีกล่าวไว้ในตอนต้น ๆ ของหนังสือเล่มนี้

วัตถุประสงค์ที่สำคัญของหนังสือเล่มนี้ ก็เพื่อรวบรวมลักษณะการปฏิบัติงานที่สำคัญ ๆ ของบรรดาเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทยที่ต่อด้วยไม้ และเพื่อที่จะให้ได้หลักในการจัดจำลักษณะและการพิสูจน์ทราบ หนังสือเล่มนี้จะกล่าวถึงการปฏิบัติงานทางทะเลของเรือในน่านน้ำไทยตามปกติ ทั้งนี้เพื่อช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ในการตรวจจับบรรดาเรือชายฝั่งทะเลของฝ่ายศัตรูที่ปฏิบัติงานผิดปกติเท่าที่จะสามารถช่วยได้

สมุดภาพเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย เล่มนี้ จะเป็นประโยชน์แก่การฝึกหัดศึกษาของเจ้าหน้าที่ตรวจ โดยจะทำให้ทราบถึงเรื่องราวความเป็นมา และเป็นหนังสือที่ใช้อ้างอิงในการจัดจำลักษณะ และการพิสูจน์ทราบได้เป็นอย่างดีอีกด้วย บรรดาเจ้าหน้าที่ไทยและสหรัฐที่เข้ามารับหน้าที่ใหม่ ๆ เพื่อปฏิบัติงานในน่านน้ำไทยจะพบว่า หนังสือเล่มนี้มีประโยชน์มากในการแนะนำให้เขาสามารถรู้จักเรือไม้ชนิดต่าง ๆ ได้ในทันทีที่เห็น หนังสือเล่มนี้อาจมีส่วนช่วยสนับสนุนการฝึกหัดศึกษาอย่างดียิ่งก็ได้

๕ เนื้อเรื่องและแบบของสมุดภาพปกสนิมเงิน

สมุดภาพปกสนิมเงินประกอบด้วยส่วนใหญ่ ๆ ๒ ส่วน ส่วนแรกเป็นภาพถ่ายความ เป็นมาอย่างเพียงพอในอันที่จะให้ผู้อ่านได้ทราบซึ่งถึงการปฏิบัติงานของเรือชายฝั่งทะเลของไทยที่ต่อด้วยไม้ในรุ่นเดียวกัน ตอนที่ว่าด้วยประวัติศาสตร์และอิทธิพลทางศาสนา เกี่ยวกับกาปฏิบัติงานของเรือ จะช่วยให้ผู้อ่านได้ทราบถึงหลักฐานอ้างอิงที่ถูกต้องเพื่อนำมาใช้ในปัจจุบันนี้ และตอนที่ว่าด้วยยานยนต์ปลาชุกชุม และวิธีการจับปลาที่เป็นหลักฐานสำคัญที่จะจดจำไว้โดยเฉพาะเมื่อพบเรือลำหนึ่งลำใดปฏิบัติงานผิดไปจากปกติ เนื่องด้วยการปฏิบัติงานของเรือโดยทั่วไปย่อมมีส่วนเกี่ยวข้องกับกาต่อเรือก็จะมีตอนที่ว่าด้วยวิธีการและวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือ ส่วนตอนที่ว่าด้วยหลักฐานที่ใช้ในการตรวจจับเพื่อ บังคับให้หยุดและทำการตรวจค้นนั้นได้รวบรวมหลักฐานต่างๆ ไว้ และแสดงวิธีใช้หลักฐานเหล่านั้นตามสถานการณ์เฉพาะหน้า หลักฐานเหล่านี้ส่วนใหญ่ได้มาจากประสบการณ์ ของคณะเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานตรวจเรือในน่านน้ำของเวียดนามใต้ และตอนที่ว่าด้วยเรื่อง การจดทะเบียนเรือก็ได้กล่าวถึงเอกสารต่างๆ ที่เรือแต่ละลำจะต้องมีไว้ประจำเรือ

CLASSIFICATION SYSTEM FOR COASTAL VESSELS

The classification system for the coastal vessels of Thailand is based on certain hard-to-change recognition features.

Classes of boats are based on hull shape. A basic hull shape may carry cabins and masts in various combinations and positions, or it may carry no superstructure at all. The hull's length within a class may vary, but its basic shape remains constant. This constant identifies classes.

Types of boats within classes are based on variations in the superstructure. Types are defined as follows:

- Type 1 High cabin aft less than 1/2 the length of the vessel
- Type 2 Low cabin aft less than 1/2 the length of the vessel
- Type 3 Cabin aft greater than 1/2 the length of the vessel
- Type 4 High cabin amidships less than 1/2 the length of the vessel
- Type 5 Low cabin amidships less than 1/2 the length of the vessel
- Type 6 Cabin amidships greater than 1/2 the length of the vessel
- Type 7 High cabin forward less than 1/2 the length of the vessel
- Type 8 Low cabin forward less than 1/2 the length of the vessel
- Type 9 Cabin forward greater than 1/2 the length of the vessel
- Type 10 More than one cabin
- Type 11 One-masted sailing vessel
- Type 12 Two-masted sailing vessel
- Type 13 Three-masted sailing vessel
- Type 14 No superstructure.

While there are 14 different types, they are nevertheless easily learned. The first three types, 1-3, are all based on cabins, high, low, or long, located aft. The next three types, 4-6, are based on cabins, high, low, or long, located amidships. Types 7, 8, and 9 all have cabins, high, low, or long, located forward. Type 10 is for ships with more than one cabin. Types 11, 12, and 13 are all sailing vessels (one, two, or three masts). Finally, Type 14 vessels have no superstructure.

สัญญาพจน์เงินส่วนที่สองเป็นเรือที่เกี่ยวกับลักษณะของเรือชายฝั่งทะเลของไทย ที่ด้วยไม่หลายประเภทและหลายชนิด มีเรือไทยอยู่ ๔๒ ชนิด พร้อมทั้งเรือจากสหพันธ์มาเลเซียและสหภาพพม่าอีก ๓ แบบ โดยขอยกให้ทราบถึงลักษณะจำเพาะเรือแต่ละชนิดหรือแต่ละแบบไว้ ตลอดจนเรือราวโดยสังเขปของเรือเหล่านี้ ซึ่งจะใช้เป็นหลักฐานอ้างอิงได้

การแบ่งประเภทและชนิดของเรือชายฝั่งทะเล

การแบ่งประเภทและชนิดของเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทยนี้ กระทำโดยถือรูปร่างลักษณะของเรือที่เปลี่ยนแปลงได้ยากและควรจดจำเป็นหลัก

การแบ่งประเภทของเรือถือตามรูปร่างของตัวเรือเป็นหลัก ตัวเรือที่มีรูปร่างอย่างเดียวกันก็อาจมีกึ่งและเสากระโดงต่างแบบกันและติดตั้งแตกต่างกันได้อย่างมากมาย หรืออาจไม่มีส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือเลยก็ได้ ตัวเรือในประเภทหนึ่ง ๆ อาจยาวไม่เท่ากัน แต่รูปร่างเดิมของตัวเรือจะไม่เปลี่ยนแปลง รูปร่างตัวเรือที่ไม่เปลี่ยนแปลงจะนำมาใช้ในการแบ่งประเภทของเรือ

ส่วนการแบ่งชนิดของเรือในประเภทต่าง ๆ นั้น ถือตามความแตกต่างของส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือเป็นหลัก ซึ่งได้กำหนดชนิดของเรือไว้ดังต่อไปนี้ :-

- ชนิดที่ ๑ กึ่งท้ายสูง สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
- ชนิดที่ ๒ กึ่งท้ายเตี้ย สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
- ชนิดที่ ๓ กึ่งท้าย ยาวกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
- ชนิดที่ ๔ กึ่งกลางลำสูง สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
- ชนิดที่ ๕ กึ่งกลางลำเตี้ย สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
- ชนิดที่ ๖ กึ่งกลางลำ ยาวกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
- ชนิดที่ ๗ กึ่งหัวสูง สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
- ชนิดที่ ๘ กึ่งหัวเตี้ย สั้นกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
- ชนิดที่ ๙ กึ่งหัว ยาวกว่า ๑/๒ ของความยาวเรือ
- ชนิดที่ ๑๐ มีกึ่งมากกว่า ๑ กึ่งขึ้นไป
- ชนิดที่ ๑๑ เรือใบเสาเดียว
- ชนิดที่ ๑๒ เรือใบสองเสา
- ชนิดที่ ๑๓ เรือใบสามเสา
- ชนิดที่ ๑๔ ไม่มีส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือ

INTRODUCTION

When vessels are placed in any of the 14 types listed above, two simple rules are followed:

1. If the vessel has masts which carry sails (king posts and masts equipped only with booms to handle cargo are not considered), it is placed in Type 11, 12, or 13 regardless of the presence of cabins. All sailing vessels will, therefore, be covered in these three types. This will, of course, include sailers that also have motors.
2. All other vessels are placed in their respective types according to the size and location of their cabins.

Not all of these types are represented in each of the classes. This simply means that the classification system allows for the addition of other types as they are encountered.

CODE DESIGNATORS

In developing code designators for the various types of Thai boats, the following were considered:

1. It would be desirable that the code tell the *Blue Book* user something about the boat.
2. The code should reflect the classification system described above.
3. The code should be simple, easy to explain, and easy to learn.

The most direct approach to the development of code designators is simply to identify all the boats by class and type number. A vessel of Class I, Type 1, will be referred to as a C1-T1 on the basis of this system.

แม้ว่าจะได้แบ่งเรือออกเป็นชนิดต่างๆ กันถึง ๑๔ ชนิดก็ตาม แต่ก็ไม่ใช่เป็นการยากที่จะจำได้ สามชนิดแรก ๑-๓ เป็นเรือที่มีก๋งอยู่ท้ายเรือ สูง เตี้ย หรือยาว สามชนิดต่อมา ๔-๖ เป็นเรือที่มีก๋งอยู่กลางลำ สูง เตี้ย หรือยาว ชนิดที่ ๗, ๘ และ ๙ มีก๋งอยู่หัวเรือ สูง เตี้ย หรือยาว ชนิดที่ ๑๐ เป็นเรือที่มีก๋งมากกว่าหนึ่งก๋งขึ้นไป ชนิดที่ ๑๑, ๑๒ และ ๑๓ เป็นเรือใบ (หนึ่ง สอง หรือสามเสา) และสุดท้ายชนิดที่ ๑๔ เป็นเรือที่ไม่มีส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือเลย

การที่จะจัดเรือให้เข้าอยู่ในชนิดใดชนิดหนึ่งนั้น ๑๔ ชนิด ตามรายการที่ได้กำหนดไว้แล้วนั้น มีกฎง่าย ๆ อยู่ ๒ ข้อคือ :-

๑. ถ้าเป็นเรือที่มีเสาสำหรับชักใบ (ไม่ใช่เสาใหญ่และเสาที่ติดกันเป็นคอกของ) ให้จัดเข้าในชนิดที่ ๑๑, ๑๒ หรือ ๑๓ โดยไม่คำนึงว่าจะมีก๋งหรือไม่ก็ตาม จะมีสามชนิดดังกล่าวนี้จึงครอบคลุมเรือใบได้ทั้งหมดทุกชนิด และรวมทั้งเรือใบที่มีเครื่องยนต์ด้วย

๒. ส่วนเรืออื่น ๆ นอกจากนั้นก็ให้จัดเข้าอยู่ในชนิดของเรือเหล่านั้นแต่ละชนิด ตามขนาดและที่ก๋งของก๋ง

เรือแต่ละประเภทไม่จำเป็นต้องมีครบหมดทั้ง ๑๔ ชนิด การแบ่งประเภทและชนิดตามวิธีง่าย ๆ นี้ยังเปิดโอกาสให้เพิ่มเรือชนิดอื่น ๆ ที่พบเห็นและไม่มีอยู่ในสมุดภาพเล่มนี้เข้าไปได้อีกด้วย

ข้อรหัส

การจัดใหม่ข้อรหัสสำหรับเรือไทยชนิดต่างๆ ขึ้น ก็เนื่องด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้ :-

๑. ต้องการให้ผู้ให้สมุดภาพปลั๊กอิน เล่มนี้ ได้ทราบเรื่องราวบางอย่างของเรือเหล่านั้น ๆ จากรหัส

๒. รหัสจะบอกให้ทราบถึงการแบ่งประเภทและชนิดของเรือดังกล่าวแล้ว

๓. เป็นรหัสธรรมดา เข้าใจง่าย และจดจำได้ง่าย

การนำเอารหัสแบบนั้นมาใช้ก็เพื่อที่จะจำแนกว่า เรือทุกลำอยู่ในประเภทที่เท่าใด และชนิดที่เท่าใดได้โดยง่าย อาทิเช่นเรือประเภทที่ ๑ ชนิดที่ ๑ ก็จะใช้รหัส ป๑-๑๑ แทน

ผู้จำแนกเรือใบออกเป็น ๑๑ ประเภท ซึ่งสามารถเรียนรู้ได้โดยรวดเร็วด้วยการศึกษารูปร่างของตัวเรือทั้ง ๑๑ ประเภท และอ่านข้อความเกี่ยวกับลักษณะของเรือที่เขียนไว้สั้น ๆ เพียงหนึ่งหรือสองบรรทัดเท่านั้น เมื่อเรียนรู้เรือทุกประเภทหมดแล้ว เลขที่ประเภทของเรือก็จะช่วยให้จดจำรูปร่างตัวเรือของแต่ละประเภทได้เอง

ส่วนเรือประเภทต่างๆ จะมีชนิดที่ต่างกันก็สามารถเรียนรู้ได้ง่ายเช่นเดียวกัน เพราะเลขที่ของชนิด จะบอกให้ทราบถึงลักษณะภายนอกของส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือแต่ละแบบ อาทิเช่นเรือชนิดที่ ๑ ต้องมีก๋งท้ายสูง ไม่ว่าจะอยู่ในประเภทที่ ๑ หรือ ๑๐ ก็ตาม ชนิดที่ ๒ ต้องมีก๋งท้ายเตี้ย และชนิดต่อไปจนครบ ๑๔ ชนิดตามรายการที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

Eleven classes of Thai vessels have been identified. They can be quickly learned by studying eleven hull shapes and by reading short (one- or two-line) descriptions. After these classes are learned, a class number will always serve to bring a specific hull shape to mind.

Types within classes can be learned as easily, since the type number will refer to specific configurations of superstructure. Type 1, for example, will always have a high cabin aft whether it is in Class 1 or 10. Type 2 will always have a low cabin aft, and so on throughout the 14 types listed above.

This system has several advantages:

1. The code designator exactly reflects the classification system.
2. The designators are simple and are therefore easy to explain and learn.
3. The designators immediately tell the user exactly what the vessel looks like once he has learned the system.
4. The designators tell the user something about the operational capability of the vessel. For example, a Thai C2-T1 calls to mind a certain hull shape accompanied by a high cabin aft, and this implies a motor-driven vessel. A C2-T11 calls to mind the same hull shape but refers to a one-masted sailing ship. In this case the code not only identifies the boat by shape but also implies a great deal with regard to its operational capabilities. In the same way, a C1-T1 (high cabin aft) would have more stability in high seas than a C1-T7 (high cabin forward).

BOAT-TYPE AND FREQUENCY STATISTICS

At the beginning of the project, the teams were instructed to collect data whenever possible in such a manner as to reflect an order-of-magnitude ratio of each boat type in relation to all others. Class and type frequency figures were worked out based only on boats surveyed. These figures were rounded off in each case to the nearest whole number.

Class and type frequency figures were later combined for all sites surveyed to obtain statistics for the entire Thai coastline. These combined figures imply that the boats are spaced evenly along the Thai coast. In some cases, this is more or less true (Class 1, for example), but in other cases it is misleading, since area localization occurs with some classes. For example, Class 10 frequency figures indicate that 2 percent of all Thai vessels surveyed

การแบ่งวิธีนี้ มีข้อดีหลายประการคือ :-

๑. ข้อรหัสจะบ่งถึงการแบ่งประเภทและชนิด
๒. เป็นรหัสธรรมดา เข้าใจง่าย และจดจำได้ง่าย
๓. เมื่อจดจำรหัสได้หมดแล้ว ผู้ใช้ก็จะทราบจากรหัสได้ทันทีว่าเรือลำนั้นมีรูปร่างลักษณะเป็นอย่างไร
๔. ผู้ใช้จะทราบจากรหัสถึงความสามารถในการปฏิบัติงานบางอย่างของเรือ อาทิเช่น เมื่อพูดถึงเรือ ป๒-๕๐ ก็จะทำให้เรารู้ว่าเรือที่รูปร่างของตัวเรือที่แน่นอนแบบหนึ่ง และเป็นเรือที่วิ่งที่เร็วสูง ซึ่งแสดงว่าใช้เครื่องยนต์ขับเคลื่อน หรือเมื่อพูดถึงเรือ ป๒-๕๐๑ ก็จะทำให้เรารู้ว่าเรือมีรูปร่างแบบเดียวกับแบบแรกแต่เป็นเรือใบเสด็จ ในกรณีนี้รหัสไม่เพียงแต่จะบ่งถึงรูปร่างของเรือเพียงอย่างเดียว แต่ยังบอกให้ทราบถึงความสามารถในการปฏิบัติงานอีกด้วย ในทำนองเดียวกันก็จะทราบได้ว่าเรือ ป๑-๕๐ (เก๋งท้ายสูง) จะมีความทรงตัวในทะเลได้ดีกว่าเรือ ป๑-๕๑ (เก๋งท้ายต่ำ)

ชนิดของเรือและสถิติที่พบเห็น

ในระยะเริ่มแรกของโครงการนี้ เจ้าหน้าที่สำรวจได้รับคำแนะนำให้รวบรวมข้อมูลในมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ทั้งนี้เพื่อให้ได้ข้อสรุปว่าสถิติของเรือชนิดหนึ่งซึ่งสัมพันธ์กับเรือชนิดอื่น ๆ ด้วย ตัวเลขแสดงการพบเห็นเรือแต่ละประเภทและแต่ละชนิดได้มาจากจำนวนเรือที่ทำจะสามารถสำรวจได้เท่านั้น ซึ่งตัวเลขแต่ละจำนวนนี้ได้พิเศษใจเป็นพิเศษให้เป็นจำนวนเต็มทางนิต

ตัวเลขแสดงการพบเห็นเรือแต่ละประเภทและชนิดนั้น ได้มาจากจำนวนเรือในสถานที่ที่ทำการสำรวจมาแล้วทุกแห่ง และนำมาใส่ไว้ในสมุดคั่นกันตลอดทั่วชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ตัวเลขจำนวนเรือที่พบเห็นแต่ละแห่งซึ่งนำมาต่อกันเข้าแล้วนั้นแสดงว่าเมื่ออยู่เป็นระยะ ๆ ตามชายฝั่งทะเลของประเทศไทย ในบางกรณีตัวเลขที่ได้มาอาจมากกว่าความเป็นจริงไปบ้าง (เช่น เรือประเภทที่ ๑) แต่ในกรณีอื่น ๆ ตัวเลขสำหรับเรือบางประเภทอาจทำให้เกิดความรู้สึกผิดได้ เมื่อดูเฉพาะในย่านซึ่งเป็นที่อยู่ของเรือประเภทหนึ่งซึ่งแห่งเดียว ตัวอย่างเช่น เรือประเภทที่ ๑๐ มีตัวเลขแสดงว่าพบเห็นเรือประเภทนี้ ๒ เปอร์เซ็นต์ของจำนวนเรือไทยทั้งหมดทั่วทั้งชายฝั่งได้ แต่ความจริงมีอยู่ว่า เมื่อผู้

INTRODUCTION

are of this class. This is true, but when the reader studies the Class 10 boat writeups, he will learn that the class operates only near Malaya. It is never found near Cambodia or Bangkok. Class 10 boats will, therefore, appear numerous near Malaya but, when considered with all Thai coastal boats surveyed, they constitute only 2 percent of the total.

The reader, therefore, must bear in mind that the class and type frequency figures refer to the classes and types relative to all Thai vessels surveyed. He must read each boat writeup to learn of possible areas of concentration.

The box that precedes each boat-type writeup gives the reader a few general statistics about the vessel, such as LOA, width at the beam, draft, and other measurements. The figures reflect the range found in each type and give the reader an indication of in-type variability.

It was beyond the scope of the *Blue Book* project to count all Thai coastal vessels. However, the Field Teams were, asked to collect some information on the number of boats along the coast. Their findings are listed below. Beside each area that was visited is a list of vessel types surveyed by the team at that general location, together with a report on the number observed there by the team and the number reported to be there by the local inhabitants.

The table on the following pages lists the number of boats surveyed(s), observed(o), and reported(r), at the various field sites. Place names are listed in alphabetical order, first by changwat (province), then by local site.

อ่านได้ศึกษาเรื่องราวของเรือประเภทที่ ๑๐ ซึ่งได้เขียนไว้ก็จะทราบว่า เรือประเภทนี้ปฏิบัติงานอยู่เฉพาะแต่ในบริเวณใกล้ชายแดนมาเลเซียเท่านั้น และก็ไม่ได้พบเห็นเรือประเภทนี้ในบริเวณใกล้ชายแดนกับพม่าหรือกรุงเทพฯ เลย ฉะนั้นจึงดูเหมือนว่าเรือประเภทที่ ๑๐ ในบริเวณใกล้ชายแดนมาเลเซีย จะมีจำนวนมากเหลือเกิน แต่เมื่อนำมาพิจารณาพร้อมกับจำนวนเรือชายฝั่งทะเลในประเทศไทยทั้งหมดเท่าที่สำรวจมาได้แล้ว ก็เหลือเพียง ๒ เปอร์เซ็นต์ของจำนวนเรือทั้งหมด

ฉะนั้น จึงขอให้อ่านไปตระลึกไว้เสมอว่า ตัวเลขที่แสดงว่าพบเห็นเรือประเภทนี้และพบเห็นเรือชนิดนั้นเป็นตัวตัวเลขของเรือในประเภทและชนิดต่าง ๆ ต่อจำนวนเรือไทยทั้งหมดเท่าที่สำรวจมาได้ และสมควรจะได้ถ้าเรือสำรวจของเรือแต่ละประเภทชนิดที่ได้เขียนไว้เพื่อจดจำเข้าที่มีเรือรวมกันเป็นกลุ่มก่อนเท่าที่จะสามารถจดจำได้

เรือแต่ละชนิดมีรายการต่าง ๆ ของเรือแสดงไว้ในช่องสี่เหลี่ยมเป็นลำดับแรก ที่เพื่อให้ผู้อ่านได้ทราบสถิติทั่ว ๆ ไปบางอย่างของเรือ อาทิเช่น ความยาวตลอดลำ ความกว้างสุด กินน้ำลึก และอื่น ๆ ตัวเลขเหล่านี้ได้มาจากเรือแต่ละชนิด ซึ่งจะช่วยให้ผู้อ่านได้ทราบถึงความสามารถต่าง ๆ ของเรือในชนิดนั้น ๆ เป็นอย่างชัด

การที่จะนับจำนวนเรือชายฝั่งทะเลของไทยให้ได้ทั้งหมดนี้ เป็นงานที่เกินขอบเขตของโครงการ **สมุดภาพใกล้สินเงิน** แต่อย่างไรก็ดีเจ้าหน้าที่สำรวจก็ได้สอบถามและรวบรวมข่าวสารบางอย่างเกี่ยวกับจำนวนเรือตามชายฝั่งทะเลไว้ด้วย จำนวนเรือที่ทดสอบมาได้อาศัยอยู่ในรายการซึ่งจะกล่าวต่อไป กล่าวก่อนนอกจากจะทำการสำรวจเรือชนิดต่าง ๆ ตามตำบลที่แต่ละแห่งที่ได้ไปมาแล้ว ก็ยังมีจำนวนเรือที่พบเห็นในที่แห่งนั้น และจำนวนเรือที่ได้รับรายงานจากประชาชนตามท้องถิ่นว่ามีอยู่ในที่แห่งนั้นไว้อีกด้วย

ตารางในหน้าต่อไปเป็นรายการจำนวนเรือ ณ สถานที่ต่าง ๆ โดยแบ่งออกเป็นจำนวนเรือที่สำรวจได้(ส) จำนวนเรือที่พบเห็น(พ) และจำนวนเรือที่ได้รับรายงาน(ร) ชื่อสถานที่ในรายการดังกล่าว ชื่อแรกเป็นจังหวัดซึ่งเรียงตามลำดับตัวอักษร และต่อไปเป็นชื่อสถานที่ตามท้องถิ่น

Place Name/Boat Types	S	O	R
CHAC/HOENGSAO			
Banj Pakong			
C1 - T1	7	7	15
C1 - T2	1	1	3
C8 - T1	3	8	70
C8 - T3	1	1	3
C8 - T14	4	20	40
CHANITA BURI			
Ban Kemnu			
C1 - T1	3	3	4
C1 - T6	1	1	1
C1 - T7	1	1	1
C1 - T10	1	1	1
C6 - T1	3	3	4
C6 - T2	2	2	3
C6 - T14	3	3	4
Ko Proet			
C1 - T1	12	12	20
C1 - T14	1	1	1
C6 - T1	3	4	12
C6 - T2	1	2	4
C6 - T14	1	1	1
Laem Sing			
C1 - T1	14	14	20
C6 - T2	1	1	1
C7 - T3	1	2	5
CHON BURI			
Ban Ang Sila			
C1 - T1	14	42	60
C1 - T2	1	2	4
C6 - T1	1	3	6
C8 - T1	1	1	1
C8 - T11	1	2	20
C8 - T14	3	4	10

Place Name/Boat Types	S	O	R
Ban Na Chom Thian			
C1 - T14	4	9	15
C3 - T14	3	6	10
C6 - T2	1	1	10
C6 - T14	9	10	20
C8 - T14	1	1	2
Si Racha			
C1 - T1	2	3	5
C1 - T3	1	3	5
Chon Buri			
C1 - T1	5	15	30
C1 - T2	4	4	15
C1 - T14	2	8	15
C3 - T1	1	8	15
C3 - T14	3	8	15
C6 - T14	9	10	15
C7 - T12	1	1	2
C8 - T11	2	5	10
C8 - T14	5	8	15
Sattahip			
C1 - T1	23	25	50
C6 - T1	1	3	10
C6 - T2	1	2	4
C6 - T14	2	3	4
C8 - T1	1	3	5
CHUMPHON			
Chumphon			
C1 - T1	26	26	30
C1 - T2	2	20	30
C1 - T4	1	1	1
C1 - T14	2	10	25
C3 - T14	1	10	50
C5 - T14	1	1	1
C6 - T14	1	1	20
C8 - T2	4	10	30
C8 - T11	2	2	15
C8 - T14	1	3	6

Place Name/Boat Types	S	O	R
KRABI			
Ban Bagun			
C1 - T1	1	2	2
C4 - T14	7	7	20
Ban Laem Sak			
C1 - T1	1	1	1
C1 - T14	1	2	12
C4 - T14	13	13	100
C5 - T14	1	1	4
Ban Tha Len			
C4 - T14	3	3	4
Khlong Thom			
C1 - T1	4	4	20
Ko Chonglat			
C4 - T14	6	6	15
C5 - T14	2	6	15
Ko Khlui			
C1 - T1	1	1	1
C2 - T14	1	6	11
C4 - T14	17	26	60
C5 - T14	2	24	60
C8 - T14	1	24	60
Krabi			
C1 - T1	29	29	31
C1 - T2	2	3	4
C1 - T14	2	2	2
C4 - T2	2	2	2
C4 - T14	11	15	25
C5 - T14	1	1	4
C6 - T1	1	1	1
Ban Laemang			
C1 - T1	1	1	1
C4 - T14	3	6	10
Ban Nam Taw			
C1 - T3	1	1	1

INTRODUCTION

Place Name/Boat Types	S	O	R
NAKHON SI THAMMARAT			
Pak Phanang			
C1 - T1	24	60	150
C1 - T7	2	2	5
C6 - T1	3	5	10
Pak Phun			
C1 - T1	5	20	40
C1 - T3	2	2	10
C1 - T4	1	1	11
C5 - T11	1	10	60
C5 - T14	1	1	1
C6 - T1	1	4	8
Tha Sala			
C1 - T1	3	10	20
C1 - T6	1	2	2
C3 - T14	1	10	50
C5 - T14	6	20	50
NARATHIWAT			
Narathiwat			
C1 - T1	2	3	5
C1 - T14	1	5	200
C2 - T14	1	1	100
C9 - T11	1	3	250
C9 - T14	2	15	250
C10 - T11	3	15	300
C10 - T14	19	50	300
Tak Bai			
C1 - T14	1	4	25
C9 - T14	1	15	200
PATTANI			
Nong Chick			
C9 - T14	1	5	50
C10 - T14	4	5	50

Place Name/Boat Types	S	O	R
Pattani			
C1 - T1	8	8	15
C1 - T4	2	5	15
C5 - T11	3	3	15
C5 - T14	2	40	100
C8 - T11	1	1	10
C9 - T11	1	4	10
C9 - T14	2	2	50
C10 - T14	6	6	50
Sai Buri			
C1 - T11	1	2	100
C10 - T11	1	5	200
PHETCHABURI			
Ban Bang Tabun			
C1 - T1	1	1	1
C5 - T11	4	50	150
C5 - T14	1	10	40
C6 - T14	1	20	60
C8 - T14	2	20	75
Ban Laem			
C1 - T1	6	10	40
C1 - T6	1	10	80
C3 - T14	1	1	10
C5 - T1	4	20	50
C5 - T11	6	30	300
C6 - T1	1	4	12
C6 - T10	2	9	15
C6 - T14	1	3	20
C8 - T1	1	8	15
C8 - T10	1	2	10
C8 - T14	2	2	15
Haad Chao Samran			
C1 - T14	2	10	40
C5 - T14	18	18	20
C8 - T14	2	5	50

Place Name/Boat Types	S	O	R
PHANG-NGA			
Ban Muang			
C1 - T14	3	4	8
Ko Kam Yai			
C1 - T1	6	15	60
Ko Nok Khum			
C1 - T6	1	1	10
C5 - T14	1	4	10
Ko Phanuk			
C1 - T2	2	2	3
C2 - T14	12	60	100
C4 - T14	5	60	100
C5 - T14	4	60	100
C6 - T6	1	1	3
Ko Pra Tong			
C2 - T14	1	6	10
C5 - T14	1	3	5
C8 - T14	1	6	10
Ko Yow Noi			
C1 - T1	2	2	4
C4 - T14	12	12	12
Ko Yow Yai			
C1 - T1	7	8	12
C1 - T2	2	8	12
C1 - T10	2	2	3
C1 - T14	1	8	20
C2 - T14	4	5	11
C4 - T14	32	45	80
C5 - T3	2	10	13
C5 - T14	4	12	20
C6 - T14	1	4	12
C8 - T1	1	2	3

๑๓

Place Name/Boat Types	S	O	R
Takua Pa C1 - T1	4	6	12
Thai Muang C1 - T14	6	6	10
PHUET			
Ao Chalong C1 - T2	1	3	20
Ko Hee C1 - T2	1	5	15
C1 - T14	5	10	15
Ko Sirae C1 - T1	6	6	15
C4 - T14	1	1	4
Phuket C1 - T1	4	6	15
C1 - T2	3	5	20
C1 - T14	10	12	20
C4 - T14	2	6	15
C6 - T14	1	6	15
Ban Rawai C1 - T2	3	15	20
C1 - T14	4	13	20
C4 - T14	8	15	30
C8 - T14	1	1	1
Ban Sapam C1 - T1	7	7	15
C1 - T14	1	1	2
C4 - T14	2	10	30
PHRACHUAP KHIRI KHAN			
Ban Pak Nam Pran C1 - T1	6	6	20
C1 - T2	9	10	39
C8 - T1	3	4	15
C8 - T2	11	15	20
C8 - T14	5	10	16

Place Name/Boat Types	S	O	R
Bang Saphan Yai C8 - T1	1	10	12
Hua Hin C1 - T1	2	2	10
C1 - T14	1	3	100
C6 - T14	1	1	1
C8 - T14	3	100	300
Ban Khlong Wan C1 - T2	2	20	30
Koa Tagiap C1 - T14	1	3	4
C8 - T14	2	5	80
Ban Phrachuap Khiri Khan C1 - T1	3	3	4
C1 - T2	2	10	30
C1 - T4	1	2	6
C1 - T14	1	5	15
C5 - T14	2	2	2
C6 - T2	1	1	1
C6 - T14	2	15	20
RANONG			
Kaper C1 - T1	10	12	60
C2 - T1	1	2	10
Ban Khampaun C1 - T2	2	2	10
C5 - T14	1	1	10
Ko Chang C1 - T1	10	17	100
C1 - T2	2	2	15
C1 - T14	2	2	5
Ko Khom C1 - T1	5	15	40
C1 - T10	1	1	1
C5 - T14	1	1	10

Place Name/Boat Types	S	O	R
Ko Phayam C1 - T1	9	40	60
C1 - T7	1	1	2
C3 - T14	2	2	15
C5 - T1	6	6	10
C5 - T11	2	2	10
C6 - T1	1	1	2
Ko Sindara Tai C1 - T1	5	20	80
C5 - T11	5	5	30
C5 - T14	1	1	30
Kra Buri C5—T11	1	1	10
Ban Ngao C1 - T1	1	2	20
C5 - T11	1	1	2
Ranong C1 - T1	6	20	80
C1 - T2	1	10	20
C1 - T14	1	1	1
RAYONG			
Ban Pak Nam Prasae C1 - T1	8	10	15
C1 - T2	8	8	15
C6 - T2	21	21	21
C6 - T14	8	8	25
Ban Pay C1 - T1	14	14	20
C1 - T14	2	2	3
C6 - T1	1	1	1
C6 - T2	1	3	5
C6 - T14	11	15	20

INTRODUCTION

Place Name/Boat Types	S	O	R
Rayong			
C1 - T1	20	30	80
C1 - T2	3	4	5
C6 - T1	4	12	20
C6 - T2	2	4	6
C6 - T14	3	12	20
C8 - T14	1	1	1
SAMUT SAKHON			
Samut Sakhon			
C1 - T1	89	100	150
C1 - T2	2	20	60
C1 - T3	1	20	50
C1 - T4	4	35	80
C1 - T6	6	20	20
C1 - T7	2	6	10
C1 - T10	2	2	7
C3 - T1	4	80	500
C3 - T2	1	5	50
C3 - T14	4	50	200
C5 - T1	2	2	2
C5 - T2	2	3	4
C5 - T11	16	50	200
C5 - T14	1	9	20
C6 - T1	11	50	80
C6 - T10	3	20	50
C8 - T1	1	30	200
C8 - T12	1	1	1
C8 - T14	5	60	200
SAMUT SONGKHRAM			
Ban Bang Chagren			
C7 - T3	1	1	5
Samut Songkhram			
C1 - T1	8	20	50
C1 - T3	1	10	40
C1 - T6	2	10	30
C1 - T10	1	1	5
C3 - T14	7	20	40
C5 - T1	3	3	10
C5 - T2	3	3	3

Place Name/Boat Types	S	O	R
Samut Songkhram			
C5 - T11	18	50	150
C5 - T14	37	40	60
C6 - T1	3	20	60
C6 - T2	3	30	80
C6 - T10	9	30	40
C6 - T14	1	15	40
C7 - T12	1	5	5
C8 - T3	1	5	10
C8 - T10	2	30	50
C8 - T11	1	20	40
C8 - T12	2	2	15
C8 - T14	14	40	80
SAMUT PRAKAN			
Klongdan			
C1 - T1	51	55	165
C1 - T14	1	1	8
C5 - T11	6	40	60
C5 - T14	10	50	200
C6 - T14	1	3	7
C7 - T12	1	2	2
C8 - T1	1	5	30
C8 - T11	7	30	40
C8 - T14	1	50	200
Samut Prakan			
C1 - T1	24	25	80
C1 - T4	1	2	6
C4 - T14	1	4	8
C7 - T12	2	5	25
C8 - T12	1	4	8
SATUL			
Ban Tanyong Po			
C1 - T1	5	10	50
C1 - T6	1	2	10
C2 - T14	3	3	7

Place Name/Boat Types	S	O	R
Ko Adang			
C1 - T1	5	5	10
C2 - T14	1	1	4
C4 - T11	3	10	30
C4 - T14	2	3	5
Ko Tarutao			
C1 - T1	5	30	50
C1 - T14	17	40	60
C2 - T14	5	10	50
C4 - T11	6	30	50
C4 - T14	48	75	100
Ko Yao			
C1 - T1	4	5	15
C1 - T6	2	5	10
C1 - T14	1	2	10
C2 - T14	2	2	10
C4 - T14	3	5	30
Ko Yaratot			
C1 - T1	5	10	20
C1 - T3	2	10	20
C1 - T6	2	3	10
C1 - T14	1	2	10
C2 - T1	7	7	30
C4 - T14	3	10	70
Langu			
C1 - T1	12	13	20
C1 - T14	6	17	30
C2 - T1	1	5	10
C2 - T2	1	19	30
C2 - T14	1	2	5
C4 - T11	1	1	5
C4 - T14	20	24	30
C5 - T14	1	21	30
SONGKHLA			
Songkhla			
C1 - T1	2	25	50
C1 - T14	1	20	50
C5 - T11	2	2	10

Place Name/Boat Types	S	O	R
Songkhla			
C6 - T1	1	1	3
C7 - T12	1	1	1
C10 - T11	1	1	60
C10 - T14	5	50	60
SURAT THANI.			
Ban Don			
C1 - T1	41	48	60
C1 - T3	3	3	4
C1 - T6	2	2	4
C5 - T14	3	3	3
C6 - T1	1	1	30
C6 - T2	1	2	30
Chaiya			
C8 - T14	2	15	20
TRAT			
Ko Chang			
C1 - T1	3	10	15
C2 - T14	1	1	10
C5 - T14	1	1	10
C6 - T1	2	2	4
C6 - T2	2	2	4
C6 - T14	1	2	4
C7 - T12	2	2	2
Trat			
C11 - T1	60	73	100
C1 - T2	2	2	8
C1 - T3	1	1	2
C1 - T10	1	1	1
C3 - T14	1	1	1
C6 - T1	5	5	5
C6 - T2	9	9	20
C6 - T14	11	11	12
C7 - T3	3	3	3
C7 - T12	2	2	2

Place Name/Boat Types	S	O	R
TRANG			
Ban Praron			
C1 - T1	2	3	5
C1 - T2	1	3	5
C1 - T14	1	1	4
C2 - T14	2	5	10
C4 - T14	5	6	10
Ban Haad Sai Khao			
C1 - T1	7	20	80
C1 - T2	8	8	30
C1 - T3	1	1	3
C1 - T14	4	5	100
C3 - T2	1	1	12
C3 - T14	5	5	15
C4 - T14	5	6	10
C5 - T14	5	7	10
Kantang			
C1 - T1	10	20	50
C1 - T2	3	10	25
C1 - T3	6	20	30
C1 - T6	2	3	8
C1 - T14	4	5	20
C2 - T14	2	5	20
C4 - T14	3	15	50
C5 - T14	7	20	100
Ko Kiam			
C1 - T1	3	3	3
C1 - T6	1	1	1
C1 - T14	3	3	3
C2 - T14	3	4	4
C5 - T14	3	4	8
Ko Lao Trong			
C4 - T14	5	8	20
C11 - T14	5	15	15

Place Name/Boat Types	S	O	R
Ko Muke			
C1 - T1	6	6	25
C1 - T2	1	1	1
Ko Sukon			
C1 - T2	5	15	30
C2 - T1	2	12	20
C2 - T2	4	10	20
C2 - T14	2	15	40
C4 - T2	1	10	40
C4 - T14	6	10	40
Palian			
C1 - T1	1	2	8
C1 - T2	5	8	15
C1 - T14	1	5	15
C2 - T2	3	3	15
C2 - T14	1	1	10
C4 - T14	3	5	20
Sikao			
C1 - T2	1	1	1
C1 - T14	2	2	2
C2 - T14	1	1	1
C4 - T14	3	4	4
Yong Sia			
C4 - T14	2	2	4
C5 - T14	1	5	5
Total all types	1807	4343	13417

INTRODUCTION

ชื่อสถานท์/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดกระบี่			
บ้านปากกัน			
เรือ ป๑ - ช๑	๑	๒	๒
เรือ ป๔ - ช๑๔	๗	๗	๒๐
บ้านแหลมถัก			
เรือ ป๑ - ช๑	๑	๑	๑
เรือ ป๑ - ช๑๔	๑	๒	๑๒
เรือ ป๔ - ช๑๔	๑๓	๑๓	๑๐๐
เรือ ป๕ - ช๑๔	๑	๑	๔
บ้านท่าเลน			
เรือ ป๔ - ช๑๔	๓	๓	๔
อ. กลองท่อม			
เรือ ป๑ - ช๑	๔	๔	๒๐
เกาะช่องลาด			
เรือ ป๔ - ช๑๔	๖	๖	๑๕
เรือ ป๕ - ช๑๔	๒	๖	๑๕
เกาะขลุ่ย			
เรือ ป๑ - ช๑	๑	๑	๑
เรือ ป๒ - ช๑๔	๑	๖	๑๑
เรือ ป๔ - ช๑๔	๑๗	๒๖	๖๐
เรือ ป๕ - ช๑๔	๒	๒๔	๖๐
เรือ ป๖ - ช๑๔	๑	๒๔	๖๐
อ. เมืองกระบี่			
เรือ ป๑ - ช๑	๒๘	๒๘	๓๑
เรือ ป๑ - ช๒	๒	๓	๔

ชื่อสถานท์/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
อ. เมืองกระบี่			
เรือ ป๑ - ช๑๔	๒	๒	๒
เรือ ป๔ - ช๒	๒	๒	๒
เรือ ป๔ - ช๑๔	๑๑	๑๕	๒๕
เรือ ป๕ - ช๑๔	๑	๑	๔
เรือ ป๖ - ช๑	๑	๑	๑
บ้านแหลมนาง			
เรือ ป๑ - ช๑	๑	๑	๑
เรือ ป๔ - ช๑๔	๓	๖	๑๐
บ้านท่าอ			
เรือ ป๑ - ช๒	๑	๑	๑
จังหวัดจันทบุรี			
บ้านเพิ่มหนู			
เรือ ป๑ - ช๑	๓	๓	๔
เรือ ป๑ - ช๒	๑	๑	๑
เรือ ป๑ - ช๒	๑	๑	๑
เรือ ป๑ - ช๑๐	๑	๑	๑
เรือ ป๖ - ช๑	๓	๓	๔
เรือ ป๖ - ช๒	๒	๒	๓
เรือ ป๖ - ช๑๔	๓	๓	๔
เกาะเปริด			
เรือ ป๑ - ช๑	๑๒	๑๒	๒๐
เรือ ป๑ - ช๑๔	๑	๑	๑
เรือ ป๖ - ช๑	๓	๔	๑๒
เรือ ป๖ - ช๒	๑	๒	๔
เรือ ป๖ - ช๑๔	๑	๑	๑

ชื่อสถานท์/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
อ. แหลมสิงห์			
เรือ ป๑ - ช๑	๑๔	๑๔	๒๐
เรือ ป๖ - ช๒	๑	๑	๑
เรือ ป๗ - ช๒	๑	๑	๒
จังหวัดฉะเชิงเทรา			
อ. บางปะกง			
เรือ ป๑ - ช๑	๗	๗	๑๕
เรือ ป๑ - ช๒	๑	๑	๓
เรือ ป๖ - ช๑	๓	๘	๑๐
เรือ ป๖ - ช๒	๑	๑	๓
เรือ ป๖ - ช๑๔	๔	๒๐	๔๐
จังหวัดชลบุรี			
บ้านอ่างศิลา			
เรือ ป๑ - ช๑	๑๔	๑๒	๖๐
เรือ ป๑ - ช๒	๑	๒	๔
เรือ ป๖ - ช๑	๑	๓	๖
เรือ ป๖ - ช๑	๑	๑	๑
เรือ ป๖ - ช๑๑	๑	๒	๒๐
เรือ ป๖ - ช๑๔	๓	๔	๑๐
บ้านนาจอมเทียน			
เรือ ป๑ - ช๑๔	๔	๘	๑๕
เรือ ป๓ - ช๑๔	๓	๖	๑๐
เรือ ป๖ - ช๒	๑	๑	๑๐
เรือ ป๖ - ช๑๔	๘	๑๐	๒๐
เรือ ป๖ - ช๑๔	๑	๑	๒
อ. ศรีราชา			
เรือ ป๑ - ช๑	๒	๓	๕
เรือ ป๑ - ช๒	๑	๓	๕

อาร์มิก

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
อ. เมืองชลบุรี			
เรือ ป๑-ช๑	๕	๑๕	๓๐
เรือ ป๑-ช๒	๔	๔	๑๕
เรือ ป๑-ช๑๔	๒	๒	๑๕
เรือ ป๓-ช๑	๑	๒	๑๕
เรือ ป๓-ช๑๔	๓	๒	๑๕
เรือ ป๖-ช๑๔	๕	๑๐	๑๕
เรือ ป๗-ช๑๒	๑	๑	๒
เรือ ป๘-ช๑๑	๒	๕	๑๐
เรือ ป๘-ช๑๔	๕	๒	๑๕
อ. ศรีเทพ			
เรือ ป๑-ช๑	๒๓	๒๕	๕๐
เรือ ป๖-ช๑	๑	๓	๑๐
เรือ ป๖-ช๒	๑	๒	๔
เรือ ป๖-ช๑๔	๒	๓	๔
เรือ ป๘-ช๑	๑	๓	๕
จังหวัดชุมพร			
อ. เมืองชุมพร			
เรือ ป๑-ช๑	๒๖	๒๖	๓๐
เรือ ป๑-ช๒	๒	๒๐	๓๐
เรือ ป๑-ช๔	๑	๑	๑
เรือ ป๑-ช๑๔	๒	๑๐	๒๕
เรือ ป๓-ช๑๔	๑	๑๐	๕๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๑	๑	๑
เรือ ป๖-ช๑๔	๑	๑	๒๐
เรือ ป๘-ช๑๒	๔	๑๐	๓๐
เรือ ป๘-ช๑๑	๒	๒	๑๕
เรือ ป๘-ช๑๔	๑	๓	๖

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดตรัง			
บ้านปะเหลียน			
เรือ ป๑-ช๑	๒	๓	๕
เรือ ป๑-ช๒	๑	๓	๕
เรือ ป๑-ช๑๔	๑	๑	๔
เรือ ป๒-ช๑๔	๒	๕	๑๐
เรือ ป๔-ช๑๔	๕	๖	๑๐
บ้านหาดทรายขาว			
เรือ ป๑-ช๑	๗	๒๐	๘๐
เรือ ป๑-ช๒	๒	๒	๓๐
เรือ ป๑-ช๑๓	๑	๑	๓
เรือ ป๑-ช๑๔	๔	๕	๑๐๐
เรือ ป๓-ช๑๒	๑	๑	๑๒
เรือ ป๓-ช๑๔	๕	๕	๑๕
เรือ ป๔-ช๑๔	๕	๖	๑๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๕	๗	๑๐
อ. กันตัง			
เรือ ป๑-ช๑	๑๐	๒๐	๕๐
เรือ ป๑-ช๒	๓	๑๐	๒๕
เรือ ป๑-ช๑๓	๖	๒๐	๓๐
เรือ ป๑-ช๑๖	๒	๓	๒
เรือ ป๑-ช๑๔	๔	๕	๒๐
เรือ ป๒-ช๑๔	๒	๕	๒๐
เรือ ป๔-ช๑๔	๓	๑๕	๕๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๗	๒๐	๑๐๐

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
เกาะเตียบ			
เรือ ป๑-ช๑	๓	๓	๓
เรือ ป๑-ช๖	๑	๑	๑
เรือ ป๑-ช๑๔	๓	๓	๓
เรือ ป๒-ช๑๔	๓	๔	๔
เรือ ป๕-ช๑๔	๓	๔	๒
เกาะเหลาตรง			
เรือ ป๔-ช๑๔	๕	๒	๒๐
เรือ ป๑๑-ช๑๔	๕	๑๕	๑๕
เกาะนุก			
เรือ ป๑-ช๑	๖	๖	๒๕
เรือ ป๑-ช๒	๑	๑	๑
เกาะตุกร			
เรือ ป๑-ช๒	๕	๑๕	๓๐
เรือ ป๒-ช๑	๒	๑๒	๒๐
เรือ ป๒-ช๑๒	๔	๑๐	๒๐
เรือ ป๒-ช๑๔	๒	๑๕	๔๐
เรือ ป๔-ช๑๒	๑	๑๐	๔๐
เรือ ป๔-ช๑๔	๖	๑๐	๔๐
อ. ปะเหลียน			
เรือ ป๑-ช๑	๑	๒	๒
เรือ ป๑-ช๒	๕	๒	๑๕
เรือ ป๑-ช๑๔	๑	๕	๑๕
เรือ ป๒-ช๑๒	๓	๓	๑๕
เรือ ป๒-ช๑๔	๑	๑	๑๐
เรือ ป๔-ช๑๔	๓	๕	๒๐

INTRODUCTION

ชื่อสถานี/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
อ. ลีเกา			
เรือ ป๑-๗๒	๑	๑	๑
เรือ ป๑-๗๔	๒	๒	๒
เรือ ป๒-๗๑๔	๑	๑	๑
เรือ ป๔-๗๑๔	๓	๔	๔
บ้านหนองเตา			
เรือ ป๔-๗๑๔	๒	๒	๔
เรือ ป๕-๗๑๔	๑	๕	๕
จังหวัดตราด			
เกาะช้าง			
เรือ ป๑-๗๑	๓	๑๐	๑๕
เรือ ป๒-๗๑๔	๑	๑	๑๐
เรือ ป๕-๗๑๔	๑	๑	๑๐
เรือ ป๖-๗๑	๒	๒	๔
เรือ ป๖-๗๒	๒	๒	๔
เรือ ป๖-๗๑๔	๑	๒	๔
เรือ ป๑-๗๑๒	๒	๒	๒
อ. เมืองตราด			
เรือ ป๑-๗๑	๖๐	๗๓	๑๐๐
เรือ ป๑-๗๒	๒	๒	๘
เรือ ป๑-๗๓	๑	๑	๒
เรือ ป๑-๗๑๐	๑	๑	๑
เรือ ป๓-๗๑๔	๑	๑	๑
เรือ ป๖-๗๑	๕	๕	๕
เรือ ป๖-๗๒	๕	๕	๒๐
เรือ ป๖-๗๑๔	๑๑	๑๑	๑๒
เรือ ป๑-๗๓	๓	๓	๓
เรือ ป๑-๗๑๒	๒	๒	๒

ชื่อสถานี/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดนครราชสีมา			
อ. ปากพนัง			
เรือ ป๑-๗๑	๒๔	๖๐	๑๕๐
เรือ ป๑-๗๒	๒	๒	๕
เรือ ป๖-๗๑	๓	๕	๑๐
ปากพนัง			
เรือ ป๑-๗๑	๕	๒๐	๔๐
เรือ ป๑-๗๓	๒	๒	๑๐
เรือ ป๑-๗๔	๑	๑	๑๑
เรือ ป๕-๗๑๑	๑	๑๐	๖๐
เรือ ป๕-๗๑๔	๑	๑	๑
เรือ ป๖-๗๑	๑	๔	๘
อ. ท่าศาลา			
เรือ ป๑-๗๑	๓	๑๐	๒๐
เรือ ป๑-๗๖	๑	๒	๒
เรือ ป๓-๗๑๔	๑	๑๐	๕๐
เรือ ป๕-๗๑๔	๖	๒๐	๕๐
จังหวัดนราธิวาส			
อ. เมืองนราธิวาส			
เรือ ป๑-๗๑	๒	๓	๕
เรือ ป๑-๗๑๔	๑	๕	๒๐๑
เรือ ป๒-๗๑๔	๑	๑	๑๐๐
เรือ ป๕-๗๑๑	๑	๓	๒๕๐
เรือ ป๕-๗๑๔	๒	๑๕	๒๕๐
เรือ ป๑๐-๗๑๑	๓	๑๕	๓๐๐
เรือ ป๑๐-๗๑๔	๑๕	๕๐	๓๐๐
อ. ตากใบ			
เรือ ป๑-๗๑๔	๑	๔	๒๕
เรือ ป๕-๗๑๔	๑	๑๕	๒๐๐

ชื่อสถานี/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์			
บ้านปากน้ำปราณบุรี			
เรือ ป๑-๗๑	๖	๖	๒๐
เรือ ป๑-๗๒	๕	๑๐	๓๕
เรือ ป๕-๗๑	๓	๔	๑๕
เรือ ป๕-๗๒	๑๑	๑๕	๒๐
เรือ ป๕-๗๑๔	๕	๑๐	๑๖
บางสะพานใหญ่			
เรือ ป๕-๗๑	๑	๑๐	๑๒
อ. หัวหิน			
เรือ ป๑-๗๑	๒	๒	๑๐
เรือ ป๑-๗๑๔	๑	๓	๑๐๐
เรือ ป๖-๗๑๔	๑	๑	๑
เรือ ป๕-๗๑๔	๓	๑๐๐	๓๐๐
บ้านคลองวาฬ			
เรือ ป๑-๗๒	๒	๒๐	๓๐
เขาตะเกียบ			
เรือ ป๑-๗๑๔	๑	๓	๔
เรือ ป๕-๗๑๔	๒	๕	๘๐
อ. เมืองประจวบ ฯ			
เรือ ป๑-๗๑	๓	๓	๔
เรือ ป๑-๗๒	๒	๑๐	๓๐
เรือ ป๑-๗๔	๑	๒	๖
เรือ ป๑-๗๑๔	๑	๕	๑๕
เรือ ป๕-๗๑๔	๒	๒	๒
เรือ ป๖-๗๒	๑	๑	๑
เรือ ป๖-๗๑๔	๒	๑๕	๒๐

อารัมภบท

ชื่อสถานท่า/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดปัตตานี			
อ. หนองจิก			
เรือ ป๕-ช๑๔	๑	๕	๕๐
เรือ ป๑๐-ช๑๔	๔	๕	๕๐
อ. เมืองปัตตานี			
เรือ ป๑-ช๑	๘	๘	๑๕
เรือ ป๑-ช๑๔	๒	๕	๑๕
เรือ ป๕-ช๑๑	๓	๓	๑๕
เรือ ป๕-ช๑๔	๒	๔๐	๑๐๐
เรือ ป๘-ช๑๑	๑	๑	๑๐
เรือ ป๕-ช๑๑	๑	๔	๑๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๒	๒	๕๐
เรือ ป๑๐-ช๑๔	๖	๖	๕๐
อ. เกยบุรี			
เรือ ป๑-ช๑๑	๑	๒	๑๐๐
เรือ ป๑๐-ช๑๑	๑	๕	๒๐๐
จังหวัดพังงา			
บ้านม่วง			
เรือ ป๑-ช๑๔	๓	๔	๘
เกาะขามใหญ่			
เรือ ป๑-ช๑	๖	๑๕	๖๐
เกาะนกคุ้ม			
เรือ ป๑-ช๖	๑	๑	๑๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๑	๔	๑๐
เกาะพังก			
เรือ ป๑-ช๒	๒	๒	๓

ชื่อสถานท่า/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
เกาะพังก			
เรือ ป๒-ช๑๔	๑๒	๖๐	๑๐๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๕	๖๐	๑๐๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๔	๖๐	๑๐๐
เรือ ป๖-ช๖	๑	๑	๓
เกาะพระทอง			
เรือ ป๒-ช๑๔	๑	๖	๑๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๑	๓	๕
เรือ ป๘-ช๑๔	๑	๖	๑๐
เกาะยาวน้อย			
เรือ ป๑-ช๑	๒	๒	๔
เรือ ป๕-ช๑๔	๑๒	๑๒	๑๒
เกาะยาวใหญ่			
เรือ ป๑-ช๑	๓	๘	๑๒
เรือ ป๑-ช๒	๒	๘	๑๒
เรือ ป๑-ช๑๐	๒	๒	๓
เรือ ป๑-ช๑๔	๑	๘	๒๐
เรือ ป๒-ช๑๔	๔	๕	๑๑
เรือ ป๕-ช๑๔	๓๒	๔๕	๘๐
เรือ ป๕-ช๑	๒	๑๐	๑๓
เรือ ป๕-ช๑๔	๔	๑๒	๒๐
เรือ ป๖-ช๑๔	๑	๔	๑๒
เรือ ป๘-ช๑	๑	๒	๓
อ. ตะกั่วป่า			
เรือ ป๑-ช๑	๔	๖	๑๒
อ. ท้ายเหมือง			
เรือ ป๑-ช๑๔	๖	๖	๑๐

ชื่อสถานท่า/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดเพชรบุรี			
บ้านบางตะบูน			
เรือ ป๑-ช๑	๑	๑	๑
เรือ ป๕-ช๑๑	๔	๕๐	๕๕๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๑	๑๐	๔๐
เรือ ป๖-ช๑๔	๑	๒๐	๖๐
เรือ ป๘-ช๑๔	๒	๒๐	๓๕
อ. บ้านแหลม			
เรือ ป๑-ช๑	๖	๑๐	๔๖
เรือ ป๑-ช๖	๑	๖๐	๘๐
เรือ ป๓-ช๑๔	๑	๑	๑๐
เรือ ป๕-ช๑	๔	๒๐	๕๐
เรือ ป๕-ช๑๑	๖	๓๐	๓๐๐
เรือ ป๖-ช๑	๑	๔	๑๒
เรือ ป๖-ช๑๐	๒	๕	๑๕
เรือ ป๖-ช๑๔	๑	๓	๒๐
เรือ ป๘-ช๑	๑	๘	๑๕
เรือ ป๘-ช๑๐	๑	๒	๑๐
เรือ ป๘-ช๑๔	๒	๒	๑๕
หาดเจ้าสำราญ			
เรือ ป๑-ช๑๔	๒	๑๐	๔๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๑๘	๑๘	๒๐
เรือ ป๘-ช๑๔	๒	๕	๕๐
จังหวัดภูเก็ต			
อ่าวฉลอง			
เรือ ป๑-ช๒	๑	๓	๒๐

INTRODUCTION

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
เกาะสี			
เรือ ป๑-ช๒	๑	๕	๕๕
เรือ ป๑-ช๑๔	๕	๑๐	๑๕
เกาะสีหะ			
เรือ ป๑-ช๑	๖	๖	๕๕
เรือ ป๔-ช๑๔	๑	๑	๔
อ.เมืองภูเก็ต			
เรือ ป๑-ช๑	๔	๖	๕๕
เรือ ป๑-ช๒	๓	๕	๒๐
เรือ ป๑-ช๑๔	๑๐	๑๒	๒๐
เรือ ป๔-ช๑๔	๒	๖	๕๕
เรือ ป๖-ช๑๔	๑	๖	๕๕
บ้านราไวย์			
เรือ ป๑-ช๒	๓	๕๕	๒๐
เรือ ป๑-ช๑๔	๔	๑๓	๒๐
เรือ ป๔-ช๑๔	๘	๕๕	๓๐
เรือ ป๘-ช๑๔	๑	๑	๑
บ้านสับปิง			
เรือ ป๑-ช๑	๗	๗	๕๕
เรือ ป๑-ช๑๔	๑	๑	๒
เรือ ป๔-ช๑๔	๒	๑๐	๓๐
จังหวัดระนอง			
อ. กะเปอร์			
เรือ ป๑-ช๑	๑๐	๑๒	๖๐
เรือ ป๒-ช๑	๑	๒	๑๐

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
บ้านกำพวน			
เรือ ป๑-ช๒	๒	๒	๑๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๑	๑	๑๐
เกาะช้าง			
เรือ ป๑-ช๑	๑๐	๑๗	๑๐๐
เรือ ป๑-ช๒	๒	๒	๕๕
เรือ ป๑-ช๑๔	๒	๒	๕
เกาะโคม			
เรือ ป๑-ช๑	๕	๕๕	๔๐
เรือ ป๑-ช๑๐	๑	๑	๑
เรือ ป๕-ช๑๔	๑	๑	๑๐
เกาะพะขาม			
เรือ ป๑-ช๑	๕	๔๐	๖๐
เรือ ป๑-ช๗	๑	๑	๒
เรือ ป๓-ช๑๔	๒	๒	๕๕
เรือ ป๕-ช๑	๖	๖	๑๐
เรือ ป๕-ช๑๑	๒	๒	๑๐
เรือ ป๖-ช๑	๑	๑	๒
เกาะลันตาใต้			
เรือ ป๑-ช๑	๕	๒๐	๘๐
เรือ ป๕-ช๑๑	๕	๕	๓๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๑	๑	๓๐
อ. กระบุรี			
เรือ ป๕-ช๑๑	๑	๑	๑๐
บ้านหงาว			
เรือ ป๑-ช๑	๑	๒	๒๐
เรือ ป๕-ช๑๑	๑	๑	๒

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
อ. เมืองระนอง			
เรือ ป๑-ช๑	๖	๒๐	๘๐
เรือ ป๑-ช๒	๕	๓๐	๒๐
เรือ ป๑-ช๑๔	๑	๑	๑
จังหวัดระยอง			
บ้านปากน้ำประแส			
เรือ ป๑-ช๑	๘	๓๐	๕๕
เรือ ป๑-ช๒	๘	๘	๕๕
เรือ ป๖-ช๒	๒๑	๒๑	๒๑
เรือ ป๖-ช๑๔	๘	๘	๕๕
บ้านเทพ			
เรือ ป๑-ช๑	๑๔	๕๕	๒๐
เรือ ป๑-ช๑๔	๒	๒	๓
เรือ ป๖-ช๑	๑	๑	๑
เรือ ป๖-ช๒	๑	๓	๕
เรือ ป๖-ช๑๔	๑๑	๕๕	๒๐
อ. เมืองระยอง			
เรือ ป๑-ช๑	๒๐	๓๐	๘๐
เรือ ป๑-ช๒	๓	๔	๕
เรือ ป๖-ช๑	๔	๑๒	๒๐
เรือ ป๖-ช๒	๒	๔	๖
เรือ ป๖-ช๑๔	๓	๑๒	๒๐
เรือ ป๘-ช๑๔	๑	๑	๑
จังหวัดสงขลา			
อ. เมืองสงขลา			
เรือ ป๑-ช๑	๒	๒๕	๕๐
เรือ ป๑-ช๑๔	๑	๒๐	๕๐

อารัมภบท

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
เรือ ป๕-ช๓๓	๒	๒	๑๐
เรือ ป๖-ช๑	๑	๑	๓
เรือ ป๗-ช๑๒	๑	๑	๑
เรือ ป๑๐-ช๑๓	๑	๑	๖๐
เรือ ป๑๐-ช๑๔	๕	๕๐	๖๐

จังหวัดสตูล			
บ้านต้นยางโป			
เรือ ป๑-ช๑	๕	๑๐	๕๐
เรือ ป๑-ช๒	๑	๒	๑๐
เรือ ป๒-ช๑๔	๓	๓	๗
เกาะอากัง			
เรือ ป๑-ช๑	๕	๕	๑๐
เรือ ป๒-ช๑๔	๑	๑	๔
เรือ ป๔-ช๑๑	๓	๑๐	๓๐
เรือ ป๔-ช๑๔	๒	๓	๕
เกาะกระเตา			
เรือ ป๑-ช๑	๕	๓๐	๕๐
เรือ ป๑-ช๑๔	๑๗	๔๐	๖๐
เรือ ป๒-ช๑๔	๕	๑๐	๕๐
เรือ ป๔-ช๑๑	๖	๓๐	๕๐
เรือ ป๔-ช๑๔	๔๔	๗๕	๑๐๐
เกาะยาว			
เรือ ป๑-ช๑	๔	๕	๑๕
เรือ ป๑-ช๒	๒	๕	๑๐
เรือ ป๑-ช๑๔	๑	๒	๑๐
เรือ ป๒-ช๑๔	๒	๒	๑๐
เรือ ป๔-ช๑๔	๓	๕	๓๐

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
เกาะเขาโต๊ะ			
เรือ ป๑-ช๑	๕	๑๐	๒๐
เรือ ป๑-ช๓	๒	๑๐	๒๐
เรือ ป๑-ช๒	๒	๓	๑๐
เรือ ป๑-ช๑๔	๑	๒	๑๐
เรือ ป๒-ช๑	๗	๗	๓๐
เรือ ป๔-ช๑๔	๓	๑๐	๗๐
อ. ละงู			
เรือ ป๑-ช๑	๑๒	๑๓	๒๐
เรือ ป๑-ช๑๔	๖	๑๗	๓๐
เรือ ป๒-ช๑	๑	๕	๑๐
เรือ ป๒-ช๒	๑	๑๖	๓๐
เรือ ป๒-ช๑๔	๑	๒	๕
เรือ ป๔-ช๑๑	๑	๑	๕
เรือ ป๔-ช๑๔	๒๐	๒๔	๓๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๑	๒๒	๓๐

จังหวัดสมุทรปราการ			
คลองคั่น			
เรือ ป๑-ช๑	๕๑	๕๕	๑๖๕
เรือ ป๑-ช๑๔	๑	๑	๔
เรือ ป๕-ช๑๑	๖	๔๐	๖๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๑๐	๕๐	๒๐๐
เรือ ป๖-ช๑๔	๑	๓	๗
เรือ ป๗-ช๑๒	๑	๒	๒
เรือ ป๘-ช๑	๑	๕	๓๐
เรือ ป๘-ช๑๑	๗	๓๐	๔๐
เรือ ป๘-ช๑๔	๑	๕๐	๒๐๐

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
อ. เมืองสมุทรปราการ			
เรือ ป๑-ช๑	๒๔	๒๕	๘๐
เรือ ป๑-ช๑๔	๑	๒	๖
เรือ ป๔-ช๑๔	๑	๔	๔
เรือ ป๗-ช๑๒	๒	๕	๒๕
เรือ ป๘-ช๑๒	๑	๔	๔

จังหวัดสมุทรสงคราม			
บ้านบางจะเกร็ง			
เรือ ป๑-ช๑	๑	๑	๕
เรือ ป๑-ช๑๓	๑	๑	๕
อ. เมืองสมุทรสงคราม			
เรือ ป๑-ช๑	๔	๒๐	๕๐
เรือ ป๑-ช๑๓	๑	๑๐	๔๐
เรือ ป๑-ช๒	๒	๑๐	๓๐
เรือ ป๑-ช๑๑	๑	๑	๕
เรือ ป๑๓-ช๑๔	๗	๒๐	๔๐
เรือ ป๕-ช๑	๓	๓	๑๐
เรือ ป๕-ช๒	๓	๓	๓
เรือ ป๕-ช๑๑	๑๔	๕๐	๑๕๐
เรือ ป๕-ช๑๔	๓๗	๔๐	๖๐
เรือ ป๖-ช๑	๓	๒๐	๖๐
เรือ ป๖-ช๒	๓	๓๐	๘๐
เรือ ป๖-ช๑๐	๕	๓๐	๔๐
เรือ ป๖-ช๑๔	๑	๑๕	๔๐
เรือ ป๗-ช๑๒	๑	๕	๕
เรือ ป๘-ช๑	๑	๕	๑๐
เรือ ป๘-ช๑๑	๑	๕	๕๐
เรือ ป๘-ช๑๒	๒	๕	๕๐

INTRODUCTION

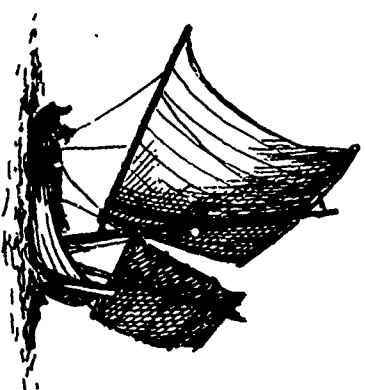
ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
เรือ ปส-๗๑๔	๑๔	๔๐	๘๐
จังหวัดสมุทรสาคร			
อ.เมืองสมุทรสาคร			
เรือ ป๑-๗๑	๘๘	๑๐๐	๑๕๐
เรือ ป๑-๗๒	๒	๒๐	๖๐
เรือ ป๑-๗๓	๑	๒๐	๕๐
เรือ ป๑-๗๔	๔	๓๕	๘๐
เรือ ป๑-๗๖	๖	๒๐	๒๐
เรือ ป๑-๗๗	๒	๖	๑๐
เรือ ป๑-๗๑๐	๒	๒	๖

ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
อ.เมืองสมุทรสาคร			
เรือ ป๓-๗๑	๔	๘๐	๕๐๐
เรือ ป๓-๗๒	๑	๕	๕๐
เรือ ป๓-๗๑๔	๔	๕๐	๒๐๐
เรือ ป๕-๗๑	๒	๒	๒
เรือ ป๕-๗๒	๒	๓	๔
เรือ ป๕-๗๑๑	๑๖	๕๐	๒๐๐
เรือ ป๕-๗๑๔	๑	๕	๒๐
เรือ ป๖-๗๑	๑๑	๕๐	๘๐
เรือ ป๖-๗๑๐	๓	๒๐	๕๐
เรือ ป๘-๗๑	๑	๓๐	๒๐๐
เรือ ป๘-๗๑๒	๑	๑	๑
เรือ ป๘-๗๑๔	๕	๖๐	๒๐๐

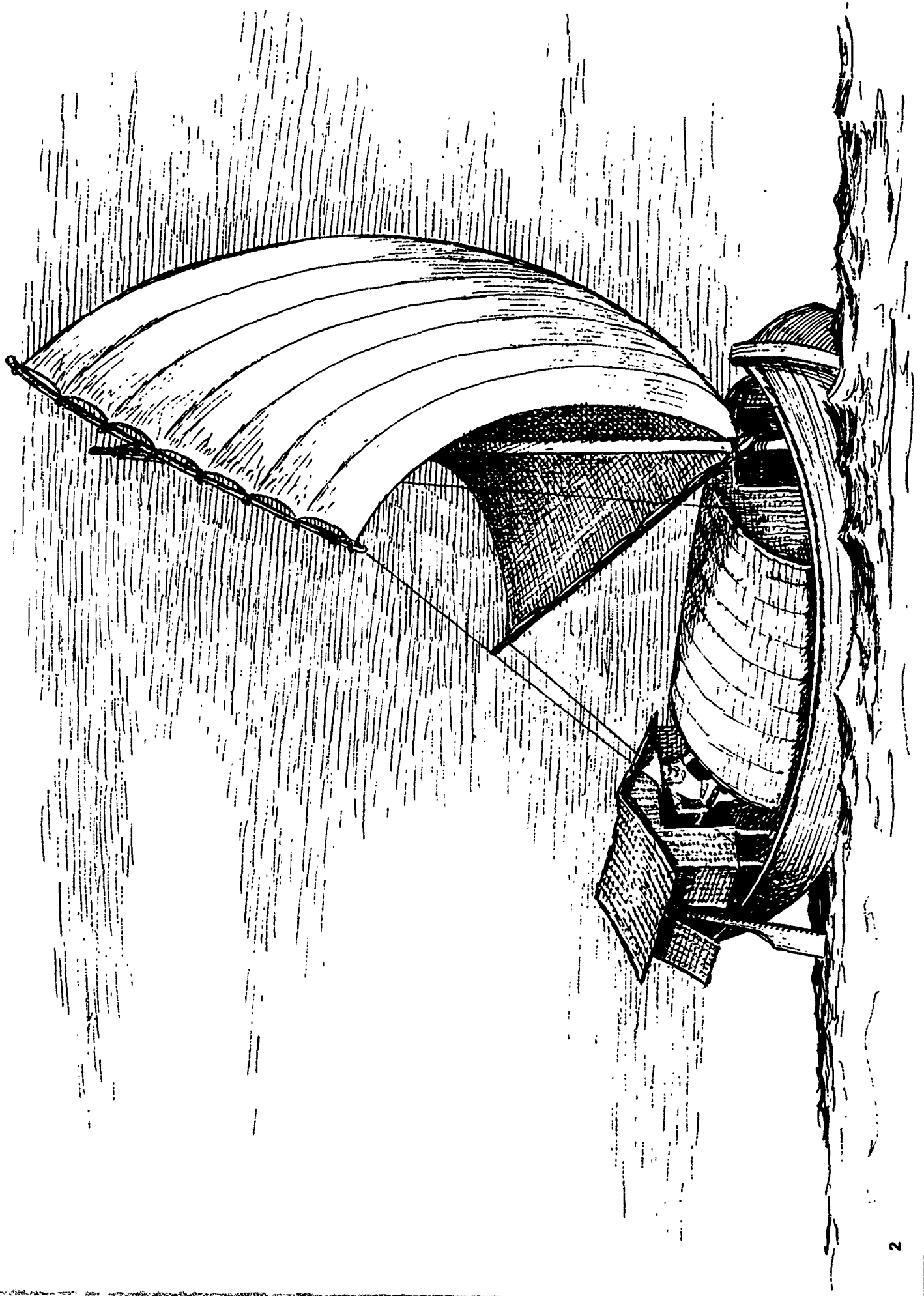
ชื่อสถานที่/ชนิดของเรือ	ส	พ	ร
จังหวัดสุราษฎร์ธานี			
อ.เมืองสุราษฎร์ธานี (บ้านดอน)			
เรือ ป๑-๗๑	๔๑	๔๘	๖๐
เรือ ป๑-๗๓	๓	๓	๔
เรือ ป๑-๗๖	๒	๒	๔
เรือ ป๕-๗๑๔	๓	๓	๓
เรือ ป๖-๗๑	๑	๑	๓๐
เรือ ป๖-๗๒	๑	๒	๓๐
อ.ไชยา			
เรือ ป๘-๗๑๔	๒	๑๕	๒๐
รวมเรือทุกชนิด	๑,๘๐๗	๔,๓๔๓	๑๓,๕๓๖

Origin and Evolution of Thailand Boats

กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่างๆในประเทศไทย



Origin and Evolution of Thailand Boats



Origin and Evolution of Thailand Boats

evolution of Thailand boats. The influences of modern technology are quite apparent, but the question of whether the peaked lugsail, double quarter rudders, and pointed, double-ended hull, with extended stem and sternpost, are borrowed or indigenous has no historical answer. It can only be assumed that, like other artifacts, they are the product of native tradition modified by foreign influence. Figure 1 shows the basic cultural and commercial expansions which influenced Thailand boats.

The region which is now Thailand lay between two ancient civilizations, the Indian and the Chinese. Both had become expanding empires by 200 B.C., long before Rome rose to dominate Europe and the Mediterranean.

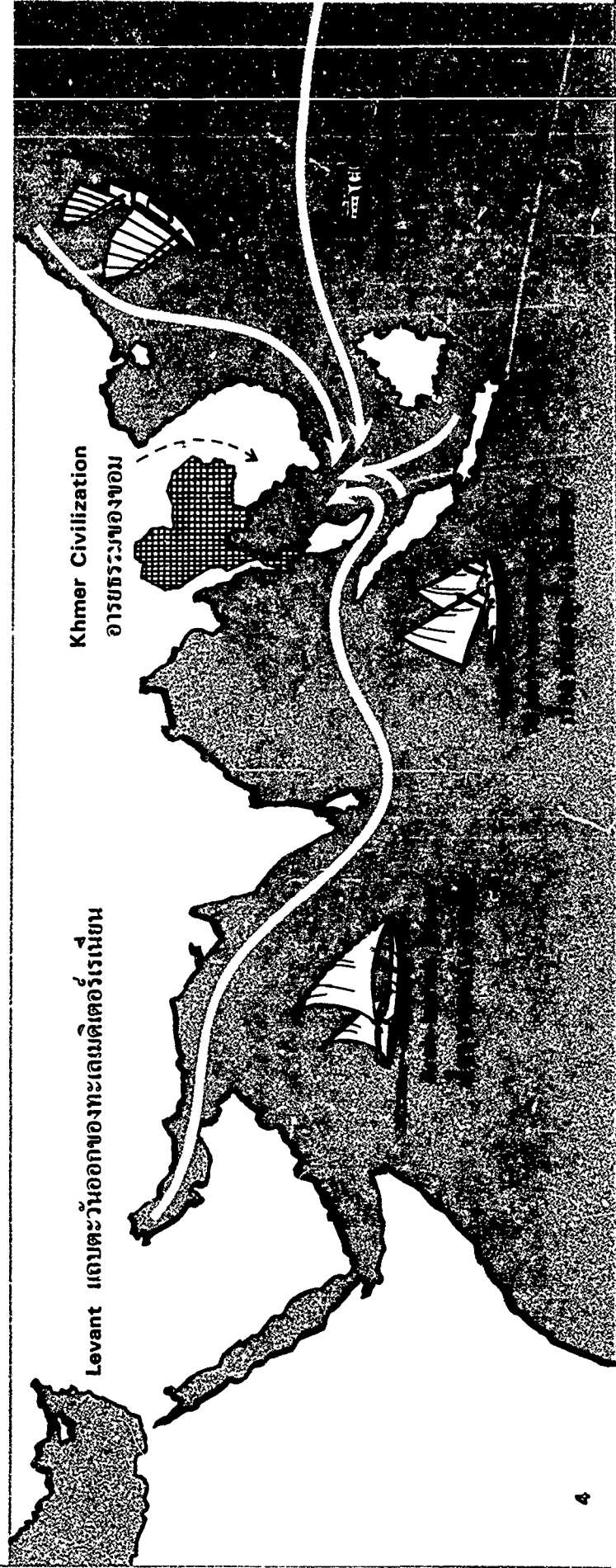
By 500 A.D., when the populations of the Nanchao section of southern China were moving south to form the present T'ai, or Thai, people, the Indianized State of Funan controlled nearly all of Indochina (modern Vietnam, Laos, and Cambodia), and island empires of Indian origin were arising in Indonesia.⁽²⁾

ชาติหลายศาสนา และมีชนแบบประเพณีต่างๆ กันเข้ามารวมกัน โดยมีความรู้สึกและคามมุ่งหมายร่วมกันในอันที่จะสร้างสรรค์ทุกสิ่งทุกอย่างขึ้นมาโดยเรียกว่า "อเมริกันตามแบบฉบับ"

ความเปลี่ยนแปลงต่างๆ อันเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทางการเมือง ภูมิศาสตร์ และวัฒนธรรมที่ได้สร้างความเจริญให้แก่ประเทศไทยจนถึงปัจจุบันนี้ จะมีหลักฐานจารึกไว้ในประวัติศาสตร์อย่างน้อยที่สุดในช่วงระยะเวลาหนึ่งพันปี แต่ไม่มีหลักฐานใดๆ ที่แสดงถึงวิวัฒนาการของเรือต่างๆ ในประเทศไทยเลย เมื่ออิทธิพลของวิชาการทางเทคนิคสมัยใหม่ได้ปรากฏขึ้นมา อาทิเช่น ใบแฉกชนิดที่มีมุมบนข้างหนึ่งแหลม (ขอบด้านข้างของใบมีขนาดประมาณ ๑:๕) หางเสือเรือที่มีหัวท้ายแหลมคล้ายกัน และทวนหัวทวนท้ายชนมาเหล่านี้นี้ ก็จะตั้งเป็นคำถามขึ้นมาว่าเหตุใดจึงเป็นเช่นนั้น ก็จะไม่สามารถหาคำตอบที่ถูกต้องจากประวัติศาสตร์ได้เลย แต่ก็พอที่จะสันนิษฐานได้เช่นเดียวกับศิลปินอื่น ๆ ว่าเป็นการกระทำตามประเพณีนิยมเดิม ซึ่งมีการดัดแปลงให้กลัวยุโรปตามอิทธิพลของต่างชาติบ้าง รูปที่ ๑ แสดงให้เห็นการขยายตัวทางวัฒนธรรมดั้งเดิมและการกำเนิดอิทธิพลต่อเรือต่างๆ ในประเทศไทย

Figure 1. Influences on Thailand Boat Evolution

รูปที่ ๑ อิทธิพลที่มีต่อวิวัฒนาการของเรือในประเทศไทย



กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่างๆในประเทศไทย

By 1000 A.D. a vast maritime traffic was flowing between India and China. At the same time the Islamic Arab empire, in full flower in the Near East, had established flourishing trade routes and commercial centers in India, Southeast Asia, and China.⁽³⁾

These considerable streams of commerce and culture were funneled through the Straits of Malacca, and the Thai vessels of the Gulf must have had long and continuous contact with those of Arabia and India.

While Arab and Indian seafaring merchants first brought foreign trade to China, this trend was reversed during the later Ming and Ch'ing dynasties (1400-1300 A.D.) when the huge, seagoing, Chinese junks were a common sight as far west as the Red Sea. The chief western trade route followed the Indo-chinese coast, up the Gulf of Thailand, and down the Kra Peninsula to the Malacca Straits.⁽⁴⁾

Western influences first penetrated Southeast Asia's maritime pattern with the arrival of the Portuguese about 1500. They were followed by the Spanish, Dutch, French, and English, bringing commerce, culture, and colonialism.

Now, in our own time, the American program of economic, military, and technological assistance has become an influence of great import on Thailand's fishing and commercial vessels.

ต้นแบบต้นที่เป็นประเทศไทยในปัจจุบันนี้ ตั้งอยู่ระหว่างประเทศอินเดียและจีนซึ่งมีความเจริญรุ่งเรืองมาตั้งแต่โบราณ ประเทศทางตอนมอญอาณาจักรแห่งแรกตั้งอยู่ที่ ๒๐๐ ปีก่อนคริสตกาล (ประมาณ พ.ศ. ๓๔๓) ซึ่งเป็นสมัยก่อนที่โรมันยึดครองทั่วยุโรป และทะเลเมดิเตอร์เรเนียนเสียอีก

ราว พ.ศ. ๑๑๔๓ พลเมืองในแคว้นนั้นมาเข้าชื้ออยู่ทางตอนใต้ของประเทศไทยได้พยายามที่จะ
ลงมือทางใต้เพื่อต่อต้านฐานเป็นชาวไต หรือไทยในปัจจุบันนี้ ประชาชนของรัฐฝูหนานซึ่ง
เป็นชาวอินเดียนได้ครอบครองเกือบตลอดทางสมุทรจีน (ปัจจุบันนี้เกือบประเทศเวียดนาม
แทบ ตาว และเขมร) รวมกับเกาะต่าง ๆ ที่เป็นจุดเริ่มต้นของจักรวรรดิอินเดีย ซึ่งได้
สถาปนาเป็นประเทศอินโดนีเซีย(๒)

ราว พ.ศ. ๑๕๔๓ มีการติดต่อกันทางทะเลอย่างกว้างขวางระหว่างประเทศอินเดียและจีน ในขณะเดียวกันจักรวรรดิอาหรับที่นับถือศาสนาอิสลามก็กำลังรุ่งเรืองขึ้นทางตะวันออกไกลนี้ มีการเปิดเส้นทางเดินเรือค้าขาย และมีศูนย์กลางการค้าอยู่ที่ประเทศอินเดีย ประเทศทางแถบตะวันออกเฉียงใต้ของเอเชียและประเทศจีน^(๓) ซึ่งนับว่าเจริญรุ่งเรืองมาก

มีการทำและการเผยแพร่วัฒนธรรมอย่างแพร่หลายผ่านเข้ามาทางช่องแคบมะละกา บรรดาเรือไทยที่รู้เฝ้าว่า ไทยคงจะตั้งมีการติดต่อกับเรือต่าง ๆ ของชาวอาหรับ และชาวอินเดียอยู่เสมอเป็นเวลานานมาแล้ว

ในชั้นแรกพ่อค้าชาวอาหรับและชาวอินเดีย ได้เดินเรือเป็นระยะทางไกลไปสู่ประเทศจีน เพื่อมาติดต่อค้าขายกับประเทศเจ้าไปขาย แต่ต่อมาในสมัยราชวงศ์หมิงและราชวงศ์ชิง (พ.ศ. ๑๔๘๓ - ๒๓๔๓) การค้าขายดังกล่าวได้ลดน้อยลงไป เพราะมีเรือตีเกาเจินชนาตงใหญ่ที่สามารถเดินทะเลได้อย่างแพร่หลายมากขึ้น และเดินไปทางตะวันตกจนถึงทะเลแดง แล้วเดินทางเดินเรือกลับมาขายไปทางภาคตะวันตกที่อินเดียแล้ว ฝั่งทะเลของกานดัฆุรอรอนโดจนเข้ามาทางอ่าวไทย และลงไปตามแหลมมลายูถึงช่องแคบมะละกา(๔)

ประมาณ พ.ศ. ๒๔๙๓ เมื่อชาวโปรตุเกสเข้ามาถึง ทำให้ชาวตะวันตกมีอิทธิพลทาง
 การเงินในเอเชียอาคเนย์เป็นครั้งแรก และต่อจากนั้นมากมีชาวสเปน ฮอลันดา ฝรั่งเศส
 และอังกฤษตามมา โดยนำการก วัฒนธรรม และวิถีการแสวงหาเมืองขึ้นมาด้วย

ในเบื้องต้นการทางเศรษฐกิจ และการร่วมลงทุนทางวิชาการ เทคโนโลยีของสหรัฐอเมริกา นับว่าเป็นอิทธิพลที่มากที่สุดในด้านความร่วมมือระหว่างเรากับประเทศไทยอย่างแท้จริง

เรือแบบอาหารรสอร่อย

เรือใบของอียิปต์นั้นสมัยโบราณมีลักษณะหัวท้ายเรียว ใช้ใบแบบขลุ่ยรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส และเป็นเรือที่ขับด้วยเท้าเก๋มากในบรรดาเรือต่างๆ ที่ใช้ใบตามแถบฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียน แม้จะไม่ใช้รูปแบบดั้งเดิมก็ตาม ชาวต่างชาติที่ประสงค์จะเดินทางทะเลในแถบทะเลเมดิเตอร์เรเนียน เช่น โฟนิเชีย เปอร์เซีย กรีก และโรมัน นิยมใช้ใบแบบนี้มาก

๒. ประเภทอาสาสมัครที่ใช้รูปตามเหลื่อม เพื่อใจว่าวอินทโยธินผู้ติดตามและต่อมาชาวอาหรับได้นำเอามาใช้

Origin and Evolution of Thailand Boats

The Arab-Indian Dhow

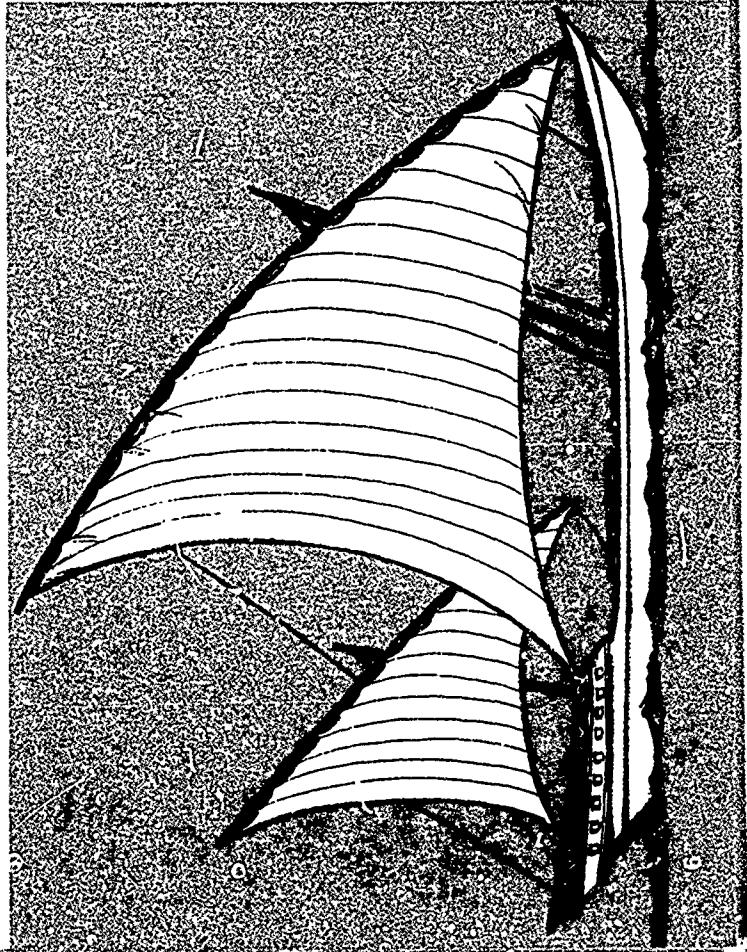
The ancient Egyptian sailing canoe, a long double-ender with square lugsail, was at least the predecessor, if not the ancestor, of all Levantine types. The square lugsail remained on the vessels of succeeding maritime nations in the Mediterranean: Phoenician, Persian, Greek, and Roman.

In the Arabian Sea, however, the lateen—a triangular lug—became the principal sail type. Probably invented by the Indians, it was later adopted by the Arabs.

A few centuries after the beginning of the Christian era, the Arab-Indian “dhow” became the dominant boat type throughout the Red Sea and Indian Ocean, and it has remained so to this day.

Rigged with one or more big lateen sails, the dhow has a pointed overhanging bow, raked transom stern, and considerable sheer rising to a high poop (Figure 2). It is this type in its many variations which carried the Indian and Near East trade to China through the Straits of Malacca.

Figure 2. Arab-Indian Dhow รูปที่ ๒ เรือแบบอาหรับผสมอินเดีย



ราว ๒-๓ ศตวรรษหลังคริสต์ศักราช (ค.ศ. ๑๔๓-๑๔๓๓) เรือแบบอาหรับผสมอินเดีย^๔ ได้กลายเป็นเรือที่ใช้กันตลอดทะเลแดงและมหาสมุทรอินเดีย และยังใช้สืบเนื่องกันมาจนทุกวันนี้^๕

เรือแบบที่ใช้ใบรูปสามเหลี่ยมขนาดใหญ่เพียงใบเดียวหรือหลายใบ หัวเรือมีลักษณะแหลมและยื่นออกไป ท้ายเรือเป็นรูปตัดเฉียงและลาดชันไปหาตาดฟ้าข (ดูรูปที่ ๒) เรือชนิดนี้มีรูปร่างต่างๆ กัน ใช้ติดต่อกับชายทะเลระหว่างประเทศอินเดียและประเทศทางตะวันออกใกล้กับประเทศจีนโดยผ่านทางช่องมะละกา

เรือแบบมลายู

ในแถบประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย และหมู่เกาะอินโด-แปซิฟิก บางครั้งจะพบว่ามีการใช้เรือที่ตัวเรือและใบมีรูปร่างแปลกและพิสดารมากที่สุด

เรือแบบมลายูที่ใช้กันในรูปแบบต่างๆ โดยทั่วไปนั้น หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ตัวเรือมีรูปร่างแหลม ทวนหัวทวนท้ายมีลักษณะโค้งงอนขึ้นมาหรือไม้ยืนขึ้นมาตรงๆ อย่างมากที่สุด (ดูรูปที่ ๓) และมีประทุนคุ่มๆ ทำด้วยวัสดุที่เป็นเส้นสานกัน

กาสันได้กล่าวไว้ว่า สิ่งที่เกิดขึ้นที่สุดก็คือ ใบแฉก ใบแฉกใบนี้ใช้กันทั่วไปในย่านอินโดนีเซีย เช่นเดียวกับใบรูปสามเหลี่ยมที่ใช้กันทั่วไปในแถบตะวันตกของมหาสมุทรอินเดีย และใบแฉกแบบนี้ก็ใช้กับเรือใบไทยและเวียดนามอีกด้วย

ใบแฉกได้แปลงมาจากใบรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสของอียิปต์โบราณ และใบรูปสามเหลี่ยมของเรือแบบอาหรับผสมอินเดีย แต่ใบแฉกใบนี้กลับได้มาจากที่ใดยังไม่ทราบแน่ นอกจากจะสันนิษฐานเอาเองว่า เมื่อเป็นใบที่ใช้กับแพรหลายในย่านมาเลเซียภาคนี้เช่นนั้นก็คงจะวิวัฒนาการมาจากใบรูปสามเหลี่ยมนั่นเอง ใบแฉกใบนี้เก่าแก่มาก โดยจะสังเกตได้จากงานแกะสลักแบบชาวชาวโบโรเนออร์ (ประมาณ พ.ศ. ๑๓๔๘) ซึ่งปรากฏว่ามีใบแฉกแบบที่ให้อยู่ในปัจจุบันเช่นเดียวกัน

ชาวยุโรปเริ่มรู้จักใช้ใบแฉกมาตั้งแต่ศตวรรษที่ ๑๖ ใบแฉกชนิดห้อย (มุมล่างของใบไม่ผูกติดกับโคนเสา) ที่ใช้กันอยู่ในแถบเอเชียอาคเนย์นี้มีรูปร่างต่างๆ กัน บางทีก็เกือบจะเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส บางทีก็มีส่วนกว้างของใบเกือบเป็น ๒ เท่าของส่วนสูง และบางทีก็มีมุมบนข้างหนึ่งแหลม ขอบข้างของใบด้านที่อยู่ติดเสาซึ่งคล้ายกับใบรูปสี่เหลี่ยมมุมแหลมที่มีขอบข้างทั้งสองด้านประมาณ ๑.๕ หรือคล้ายกับใบรูปสามเหลี่ยม แต่ไม่ว่าใบเรือจะมีรูปร่างอย่างไรก็ตาม เพลาน (เพลาน) ของใบจะแขวนอยู่กับเสากระโดง และขอบล่างของใบจะติดอยู่กับเพลาล่าง (เพลาล่าง) และที่มุมล่างของใบด้านใกล้เสาจะผูก

กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่างๆในประเทศไทย

The Malayan Prau

In Malaysia and Indonesia, and indeed in all of the island countries forming the Indo-Pacific archipelago, are found perhaps the most astonishing and imaginative of all hull and sail shapes.

The Malayan prau (or prahu, meaning "boat"), while appearing in a profuse variety of styles, is basically a double-ended, sharp-pointed hull with either curved overhanging stern and stern, or straight, greatly extended stern and sternpost (Figure 3). Its coach roof cabin is made of fiber matting.

Most significant of all is the lugsail, which, according to Casson, is as typical of Indonesian waters as is the lateen of the western Indian Ocean. It is also typical of the sailing boats of Thailand and Vietnam.

The lugsail is a cross between the square sail of the ancient Egyptians and the Arab-Indian lateen. Its origin is unknown, but it is just as probable that it is indigenous to the waters of Southeast Asia as that it was a later variant of the lateen. Its antiquity is proved by Javanese sculptures of the Borobudur (about 775 A.D.) which show the lugsail in the same form as it is used today.

The lugsail was not introduced into Europe until the 16th century. The balanced lugsail of Southeast Asia takes many different shapes. Sometimes it is almost square, sometimes nearly twice as wide as it is high, and sometimes it is so strongly peaked, and the luff so short, that it resembles a settee sail, or even a lateen. But whatever its shape, its yard is balanced from the mast, and the foot is laced to a yard which may or may not be secured to the mast at the tack.

The prau is further distinguished by its quarter rudders, the most ancient of all steering methods and represented on Egyptian wall paintings in 3000 B.C.

The basic prau design has little in common with the "flying prau", or Malay pirate craft, which achieved notoriety in the 18th century when a reputed 250 vessels from the Sooloo and Mindanao Islands alone preyed on the maritime commercial traffic of Southeast Asia.⁽⁹⁾ These ships, sometimes of 30 tons, were keel vessels with stern rudder, overhanging poop, and long bowsprit. They looked much like Chinese junks and were often rigged with Chinese lugsails (Figure 4).

The pirate ships have vanished, but the flying prau remains as a cargo vessel.

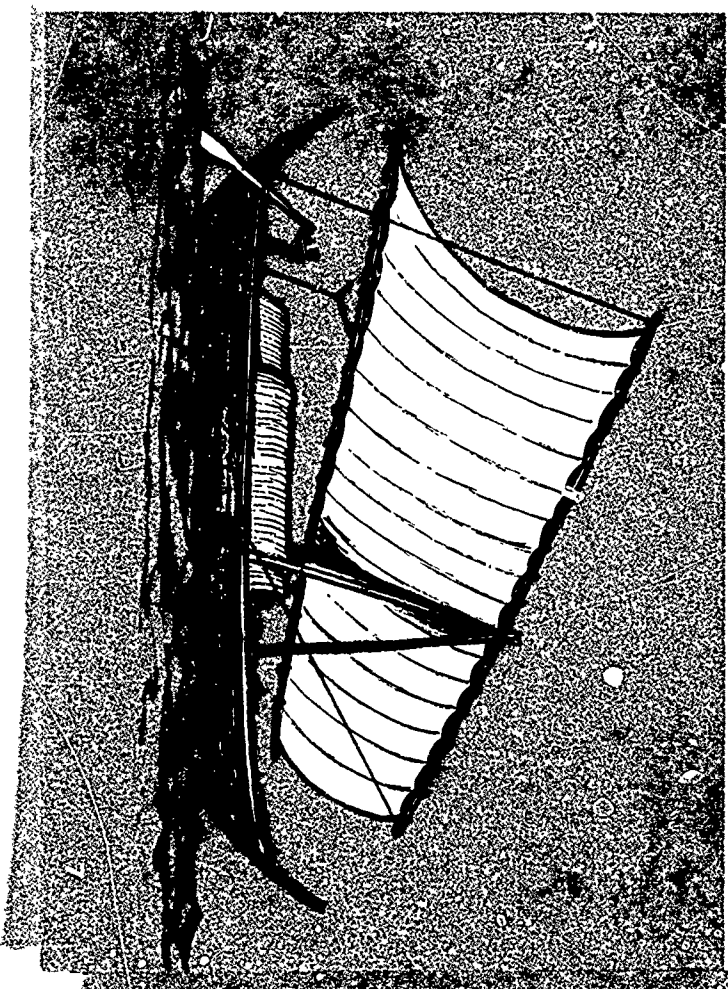
ยึดกับโคนเสาหรือไม้เกยได้

เรือแบบมลายูนี้ถูกนำมาสังเกตอยู่กับการหนึ่งก็คือ ใช้ทางเสือชนิดที่อยู่ทางส่วนท้ายเรือกราบขวาหรือกราบซ้าย ส่วนมากมีสองอัน ปลายบนผูกยึดกับหลักทางเรือซึ่งเป็นวิธีการอยู่ท้ายเรือแบบดั้งเดิมที่สุด และมีแสดงอยู่ตามกำแพงเมืองของอยุธยาในสมัย ๓,๐๐๐ ปี ก่อนคริสต์ศักราช

เรือแบบมลายูที่ใช้กันเป็นมาตฐาน มีส่วนคล้ายกับเรือ "Flying Prau" หรือเรือโจรสลัดมลายูซึ่งมีชื่อเสียโด่งดังเมื่อราวศตวรรษที่ ๑๘ อยู่เพียงเล็กน้อย เรือโจรสลัดนี้ได้ทำการปล้นเรือกำขาทันจากเกาะชูลู และเกาะนิโคมาจำนวน ๒๕๐ ลำตามเส้นทางเดินเรือของเรือออกนอกเขต (๕) เรือเหล่านี้บางลำมีขนาด ๓๐ ตัน เป็นเรือที่มีกระดูกงูและใช้ทางเสือชนิดติดตรงทวนท้ายเรือ มีคอกท้ายกาทันเรือยื่นออกไป มีเสาหัวเรือยาวลักษณะคล้ายเรือดำน้ำมากและมักใช้ใบแฉกแบบจันทน์ด้วย (ดูรูปที่ ๔)

ในปัจจุบันเรือโจรสลัดแบบนี้ได้สูญไปหมดแล้ว แต่เรือแบบ Flying Prau ยังมีเหลืออยู่เป็นเรือสินค้า

Figure 3. Typical Malay-Indonesian Prau
รูปที่ ๓ เรือแบบมลายูผสมอินโดนีเซีย



Origin and Evolution of Thailand Boats

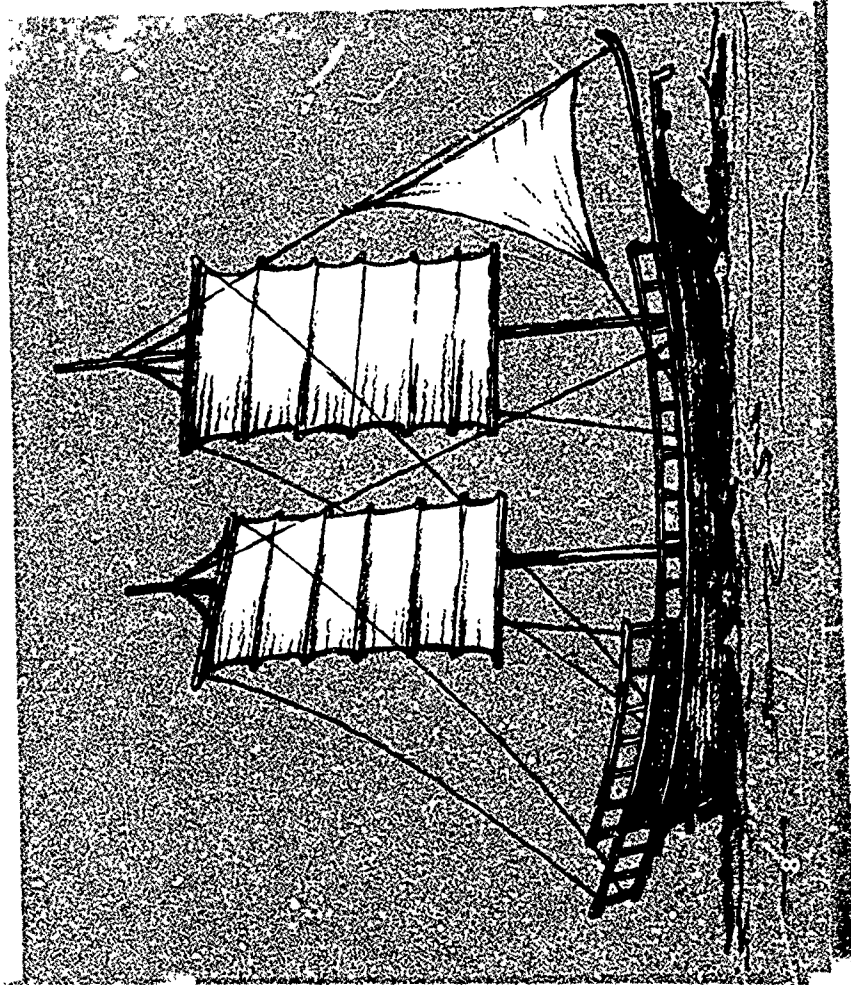
The Chinese Junk

High overhanging stern, low bow, and huge, fanlike, fully battened lugsails: these are the traditional characteristics of the classic Chinese junk. But the Chinese lugsail is found on many hull types in Southeast Asia, and sampans have overhanging poop decks and battened sails. Some junks have inboard engines and no sails, while others are rigged with standing lugsails.

Few definitions of the word "junk" agree, and nearly all are misleading. Webster's *New International Dictionary* says that "junk" derives from the Portuguese "junco", which is in turn a corruption of the Javanese "jon", and means vessels characteristic of Chinese and neighboring waters, "having as common features bluff lines, very high poop and overhanging stern, little or no keel, and pole masts usually high, carrying lugsails with battens running entirely across".

Figure 4. Malay "Flying Prau"

รูปที่ ๔ เรือ "Flying Prau" ของมลายู



This definition would eliminate the junks of southern China, which have round, pointed lines rather than bluff, as well as all vessels native to South Vietnam, Cambodia, and Thailand which also have no bluff lines and, in many cases, unbattened lugsails, standing lugsails, or no sails.

According to Wiens,⁽⁶⁾ "junk" comes from "djong", a Malay word meaning "sailing craft".

เรือสำเภาจีน

เรือสำเภาจีนแบบต่างๆ ทั่วไปทำเรือสูงและยื่นออกไป หัวเรือต่ำไว้ในเขวหนัดที่มีพรวนใบ (กังใบ) ซึ่งมีลักษณะคล้ายพัดขนาดใหญ่ ใบเขวหนัดแบบจีนนั้นมิใช่กับเรือต่างๆ หลายชนิดในแถบเอเชียอาคเนย์ และถ้าเป็นเรือสำเภาจีนจะมีดาดฟ้ายกท้ายเรือ และใช้ใบชนิดที่พรวนใบ ใบเรือสำเภาบางลำก็ติดเครื่องยนต์และไม่ใช้ใบ ส่วนเรืออื่นๆ ใช้ใบเขวหนัด (ขอบล่างของใบทำมุมยู่กับโคนเสา)

มีกำหนดที่ถูกต้องเกี่ยวกับเรือสำเภาอยู่เพียงไม่กี่อัน ในพจนานุกรมเล่มใหม่ของเวบสเตอร์เขียนไว้ว่า คำว่าเรือสำเภา "junk" มาจากภาษาโปรตุเกสว่า "junco" ซึ่งแผลงมาจากภาษาชวาว่า "jon" หมายถึงเรือที่มีลักษณะคล้ายกับเรือที่ใช้กันอยู่ในน่านน้ำจีน และประเทศใกล้เคียงซึ่งมีรูปร่างแบน กังท้ายสูงมาก และทำหน้าเรือยื่นออกไป ส่วนกระดูกงูเล็กหรือไม่มีเลย เสากระโดงมีรูปร่างสูง และใช้ใบเขวหนัดที่พรวนใบเขวหนัดกว้างขวาง ขาวตลอด ถ้าเขวหนัดนี้ไม่รวมถึงเรือสำเภาทางแถบภาคใต้ของประเทศไทยซึ่งมีรูปร่างโค้งเร็ว ไม่มีส่วนคล้ายกับเรือแบบดั้งเดิมของเวียดนามใต้ เขมร และประเทศไทย ที่มีรูปร่างไม่แบนและลักษณะอื่นๆ ที่คล้ายกันอีกหลายอย่าง ส่วนมากใช้ใบเขวหนัดอ่อน (ไม่พรวนใบ) ใบเขวหนัดดังหรือไม่ใช่ใบเลย

เวบส์เตอร์(๖) ได้กล่าวว่า คำว่า "junk" มาจากคำว่า "djong" ในภาษามลายู แปลว่า "เรือใบ"

กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่าง ๆ ในประเทศไทย

The controversy is further enlivened by the attempt to distinguish between "junks" and "sampans". Hornell⁽⁷⁾ has gone to considerable scholarly lengths to show that the "sampan", like the "junk", had its origins in the raft rather than the dugout ("sampan" being a Chinese word meaning "three planks") and is therefore a small "junk". A Chinese definition from the Upper Yangtze calls a "sampan" any boat too narrow to hold a water buffalo standing athwartships. Worcester,⁽⁸⁾ more to provide a useful distinction than to resolve the controversy, uses 9 m ("30 feet") length overall as the dividing line between "junks" and "sampans".

Characteristics of the Chinese Junk

The Chinese junk is difficult to define because it is the sum of many unique features of design, construction, rigging, and operation. Moreover, there is not one, but rather many types of Chinese junks. The graceful, crescent shape of the double-ended, Ningpo fishing boat has little in common with the blocky, clumsy hull of a big Fukhien Trader. In general, southern Chinese junks have a sharp, pointed bow, a round hull, and deep draft for navigating in deep water along rocky coasts. Northern Chinese junks, built for shallow rivers and sand banks, have a bluff (blunt or boxlike) bow and flat bottom. Figure 5 shows the characteristic Chinese junk features.

มีการโต้แย้งกันถึงข้อแตกต่างระหว่าง “เรือดำเทา” กับ “เรือดำปืน” ฮอว์มิลล์ (๗) ผู้ได้ศึกษาเรื่องนี้มาเป็นเวลานานกล่าวว่า “เรือดำปืน” ก็เหมือนกับ “เรือดำเทา” ซึ่งผู้ได้จัดแจงส่งมาจากแพมากกว่าเรือชุด (“ดำปืน” เป็นภาษาจีนแปลว่า “ไม้กระดาน ๓ แผ่น”) ดังนั้นจึงอาจเรียกว่าได้ว่าเป็นเรือดำเทาขนาดเล็ก ถ้านิยามของสิ่งนี้ได้มาจากแก้วใส่อ่อนนุ่มนักกล่าวว่า “เรือดำปืน” เป็นเรือที่หุ้มขนาดแคบมากจนไม่สามารถจะนำเอาระเบิดลงไปยังชั้นขางล่างเรือได้ วอร์เชสเตอร์ (๘) ได้ให้ข้อแตกต่างระหว่างเรือทั้งสองชนิดเป็นการเก็บตัวอีกโดยให้หลักความยาวของเรือขนาด ๕ ม. (๓๐ ฟุต) เป็นการแบ่งระหว่าง “เรือดำเทา” กับ “เรือดำปืน”

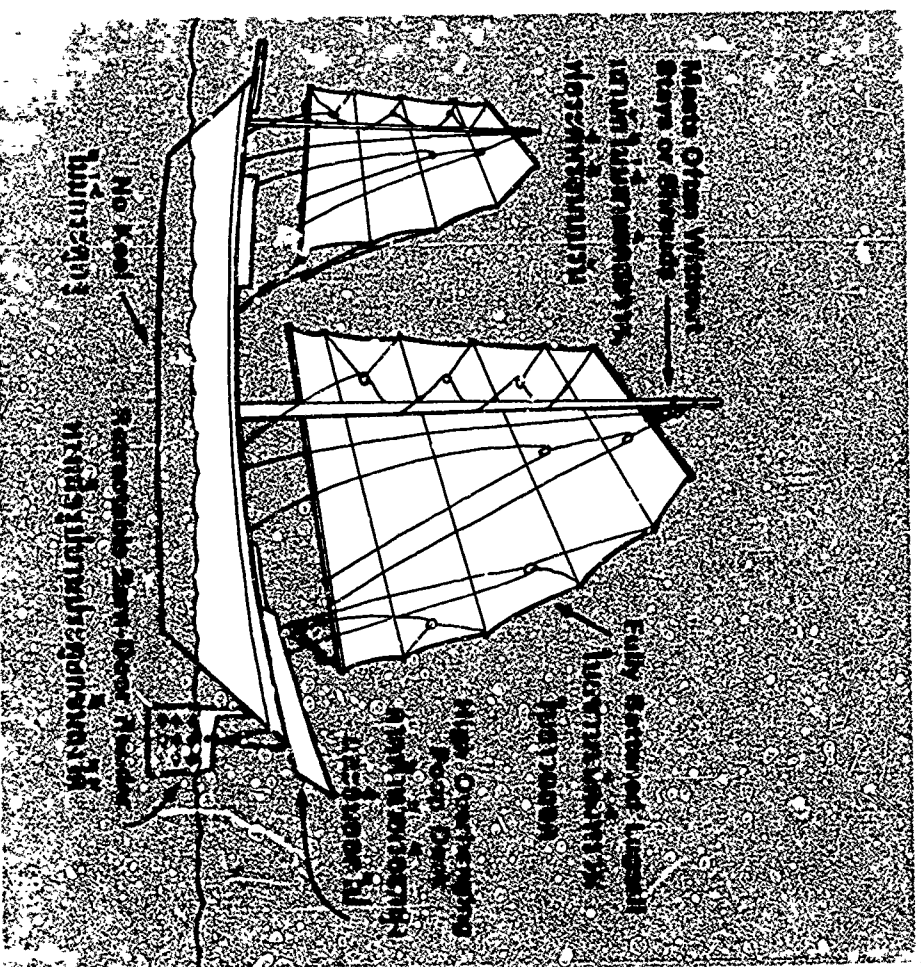
ลักษณะของเรือดำนํ้า

เนื่องจากเรือสำเภาสมัยโบราณมีลักษณะที่แตกต่างจากเรือ การต่อ
เชื่อมเหล็กเป็นรูปร่างลักษณะที่เหมาะสมกับหลายอย่างทางแบบของเรือ

ข้อคิดเห็นส่วนตัวเกี่ยวกับงาน และการใช้ งาน จะเป็นการขยายทักษะการลงมือได้ ซึ่งกว่านั้นเรือสำเภา

ขอแสดงความเคารพและขอบคุณเป็นอย่างสูง

Figure 5. Characteristics of the Chinese Junk
รูปที่ ๕ ลักษณะของเรือดำเกียน



จนมีผู้เข้ามาขายหลายชนิด ระบุประเภทของชาลงไปบนหัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน และรูปรางตัวเรือโค้งงอคล้ายวงศ้อน ส่วนเรือสินค้าของชาวฟุ่เกี้ยนมีรูปร่างใหญ่โตมากจะหาเรือทางสองชนิดนี้ส่วนที่กลายกันน้อยมาก โดยทั่ว ๆ ไปเรือสำเภาทรงกลใต้ของจีนมีหัวเรือแหลม ตัวเรือโค้ง และกินน้ำลึก เหมาะที่จะใช้เดินในน้ำนวล ๆ ที่มีฝั่งเป็นหิน ส่วนเรือสำเภาทรงกลเหนือของจีนนั้นต่อจนเพื่อใช้เดินตามแม่น้ำตน ๆ ที่มีฝั่งเป็นทราย จึงมีหัวเรือแบน (รูปร่างทาบคล้ายหีบ) และทำอั้งแบบ ดังที่แสดงรูปร่างลักษณะ ของเรือสำเภานี้ไว้ในรูปที่ ๕

Origin and Evolution of Thailand Boats

Hull Construction

The Chinese junk hull is keelless and frameless. European ships are constructed by first laying a keel, scarfing stem and sternpost to it, fastening curved ribs transversely to this longitudinal spine, and covering the framework with planking. In contrast, the Chinese junk hull consists of planking fastened around solid, transverse bulkheads. It is thus a shell divided into a series of watertight compartments by bulkheads.

Hull Design

The keelless, flat-bottomed, Chinese junk hull can sail the shallowest waters without grounding. And if it runs aground, it remains upright. This type of hull makes for easy maintenance and repair, since the vessel does not have to be careened or put into dry dock.

The high, overhanging poop not only gives the helmsman a clear view across the decks but also makes the vessel lie easier to the wind in a gale. The high stern acts as a weather vane and also prevents the ship from being "pooped" in a heavy, following sea. Some small Chinese junks have an open stern which ships water in a rough sea, giving additional ballast to keep the bow up and the stern steady.

The Rudder

Having no keel, the Chinese junk is a poor sailer to windward. This fault is counteracted by its ingenious, retractable rudder. With the rudderpost free to move up and down in a slotted trunk in the square or rectangular transom stern, the huge, barn-door rudder can be lowered by block and tackle to act as keel. The rudder is often perforated by diamond-shaped holes which reduce its weight and make it easier to turn in the water. Besides the retractable rudder, smaller Chinese junks often have a centerboard, a daggerboard, or leeboards to give more lateral stability.

Sails and Rigging

The Chinese balanced lug is perhaps the most ingenious sail ever devised. Full-length battens permit the sail to be set as flat as the scientifically designed canvas of modern racing yachts, making for good work to windward. Each batten is sheeted at the leach end so that every section of sail can be controlled.

การต่อตัวเรือ

เรือสำเภาจีนตัวเรือไม่มีกระดูกงูและกง ส่วนเรือแบบยุโรปนั้นต่อโดยวางกระดูกงูก่อน และประกอบทวนหัวและทวนท้ายเข้ากับกระดูกงู ติดกงตรงกลางมีลักษณะโค้งขวางเข้ากับแนวตามยาวของกระดูกงู แล้วจึงปูไม้กระดานปิดทับลงบนกง แต่ตรงข้ามกับเรือสำเภาจีนตัวเรือจะยึดด้วยคาน้ำซึ่งผูกกันห้องตามยาวของเรือ โดยใช้แผ่นกระดานยึดไว้อย่างแข็งแรง จึงเท่ากับเป็นการแบ่งตัวเรือออกเป็นห้อง ๆ และกันน้ำได้ด้วยผนังกันห้องดังกล่าวแล้ว

การออกแบบตัวเรือ

เรือสำเภาจีนซึ่งมีลักษณะท้องแบนและไม่มีกระดูกงูนี้ สามารถแล่นในน้ำตื้น ๆ ได้ และหากเคยเดินก็ยังคงอยู่ได้ ตัวเรือแบบนี้ง่ายในการซ่อมบำรุงและการซ่อมทำ เพราะไม่ต้องเอียงเรือหรือรื้อนำเรือเข้าอู่แห้ง

เนื่องจากมีดาดฟ้ายกท้ายเรือสูงและยื่นออกไป จึงทำให้คนเลี้ยวเรือเองเห็นภาพทางหัวเรือได้ชัดเจน เมื่อเกิดลมพายุก็จะช่วยให้เรือหันสู่ลมได้ นอกจากนั้นท้ายเรือสูงยังช่วยรับลมและป้องกันคลื่นซัดเข้าเรืออีกด้วย เรือสำเภาจีนขนาดเล็กลำบางแล่นเร็วเปิดโล่ง จะตักน้ำเข้าเรือเมื่อเวลาคลื่นลมจัด เป็นการช่วยถ่วงเรือทำให้หัวเรือเจียนส่วนท้ายเรือคงเดิม

หางเสือ

โดยเหตุที่เรือสำเภาจีนเป็นเรือไม่มีกระดูกงู จึงทำให้แล่นกาวไม่ได้ ข้อเสียอันนี้แก้ไขได้ด้วยการพอนหางเสือลงไป หางเสือนั้นมีรูปร่างคล้ายระฆังใหญ่ จะใช้รอกช่วยผ่อนลงไปแล้วชักเอาไว้เพื่อทำหน้าที่เป็นกระดูกงู และแทนหางเสือช่วยขับเคลื่อนให้เรือวิ่งไปและชักเอามาไว้เพื่อทำหน้าที่เป็นกระดูกงู ที่แผ่นหางเสือมักเจาะเป็นรูๆ เพื่อให้ลมพัดผ่านเป็นช่องๆ เพื่อให้มีน้ำหนักเบาและหมุนในน้ำได้สะดวกขึ้น เมื่อสำเภาจีนขนาดเล็กลำบางแล่นเร็วหางเสือก็สามารถดึงขึ้นลงได้แล้ว ก็มักจะพับไว้ที่ขนานไปกับเรือเพื่อป้องกันไม่ให้เรือเซตกไปทางข้างคือ centerboard, daggerboard, leeboard, อีกด้วย

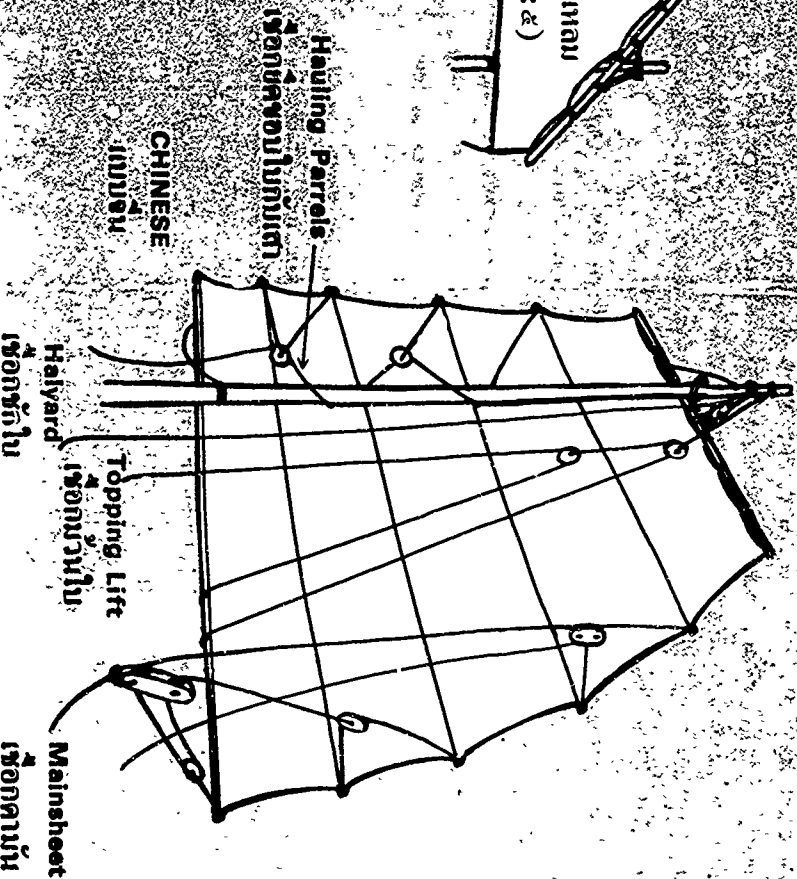
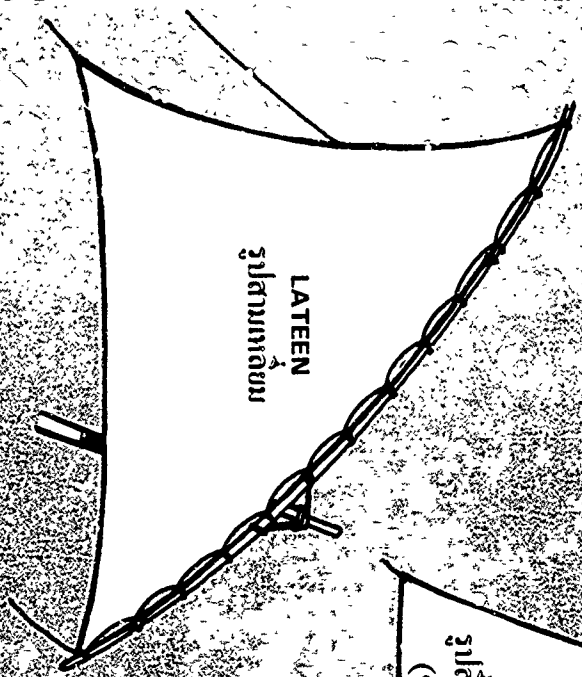
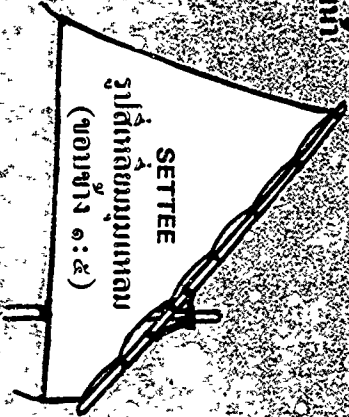
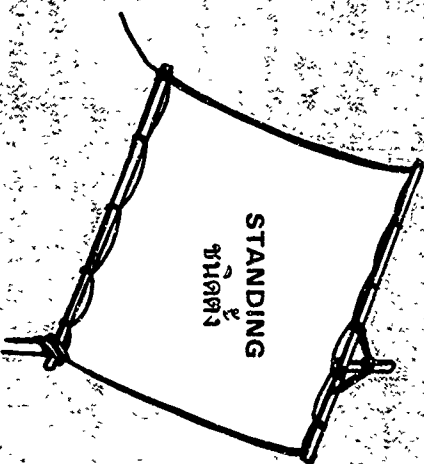
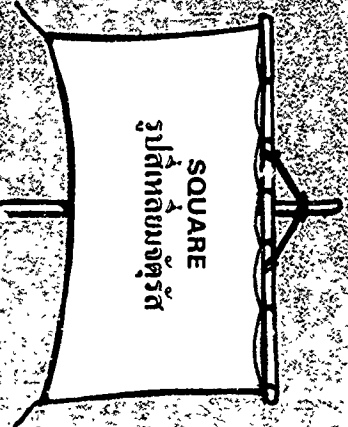
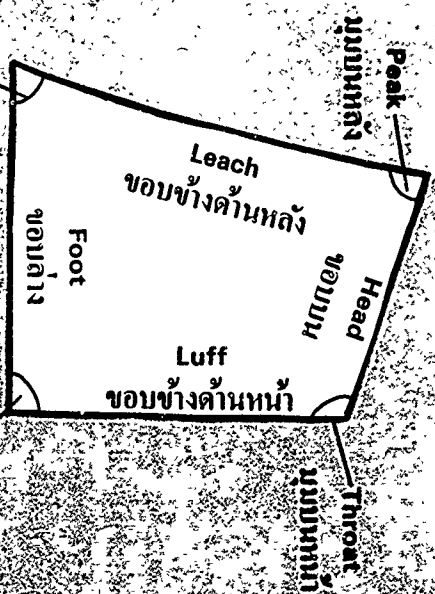
ใบและเชือกเสาเพลาใบ

ใบบรรดาใบเรือแบบต่างๆ ด้วยกันแล้ว ใบจำนวนชนิดที่น้อย (มุมต่างของใบไม่ยึดกับใบเสา) ของจีนดูเหมือนจะใช้การได้ดีที่สุด ใบที่มีพรวนใบ (กางใบ) ยาวตลอดความกว้างของ

กำหนดและวิวัฒนาการของเรือต่างในประเทศไทย

Types of Lugsails

ใบแฉวนชนิดต่าง ๆ



Origin and Evolution of Thailand Boats

When sailing close hauled, the peak is made to lie in the same plane as the foot, unlike Western sails where the peak tends to fall away as the mainsheet is hauled tight. No reefing is required to shorten sail in a blow—the main halyard is simply let go and the battens fall down upon one another between the topping lifts like the sections of a Venetian blind. The luff ends of the battens are secured to the mast by a lacing which can also be hauled in or slackened.

Thus the entire rigging is designed to provide complete control over the sail and to distribute its weight evenly down the mast. For this reason the big pole masts do not require stays or shrouds. Without interfering stays the Chinese junk can tack by jibbing rather than by going about and without fear of being dismasted.

The Origin of the Chinese Junk

As curious as the Chinese junk itself is the lack of information about its origin and evolution. Was it invented by the Chinese or borrowed from another civilization? How old is it, and when did its various features first appear? The historical passion for tracing all artifacts back to a single primitive source has yielded no evidence of a prototype "junk". To agree with Hornell that the "junk" was derived from a raft rather than a dugout canoe teaches nothing of its history.

Piétri⁽⁹⁾ refers to an old Chinese text, dating from the 1st century of our era, which claimed that certain "junk" construction techniques were used in ancient times in the Persian Gulf and that the first "junks" were sailed to the China Sea by Persians or Indians. Of course, it is difficult to believe that the Persians or Indians, having invented such a unique sailing vessel, would have abandoned the type so completely as to leave not even an archaeological trace.

The fact is that the "junk" apparently has no antecedents. And in spite of unique sailing qualities, it has never been adopted, either as to rigging or hull, by nations other than its Southeast Asian neighbors: South and North Vietnam, Cambodia, Thailand, Malaysia, and Indonesia. It was once popular in Japan but is no longer. The Chinese lugsail is occasionally, but not generally, found on Philippine craft.

Scanty though they are, the fragments of "junk" history form an astonishing list. Summarized from the research of Bucknell, Hornell, Worcester,

ในบันทึกขณะตั้งเรือ เช่นเดียวกับในเรือเรือยอชท์ที่ใช้แข่งขันกันในปัจจุบันนี้ ซึ่งจะทำให้แล่นก้าวหน้าได้ พรวนใบแต่ละอันจะติดกับขอบข้างของใบด้านที่อยู่ห่างเสา หนึ่งเพื่อให้น้ำจับใบได้ทุกส่วน ในขณะที่ตั้งใบเมื่อแล่นเล็งลม มุมบนของใบด้านที่อยู่ห่างเสาย่อยในแนวเดียวกับขอบล่างของใบ ติดกับใบของชาวตะวันตกเมื่อตั้งใบเข้ามามาก ๆ มุมบนของใบดังกล่าวจะงอไป เมื่อลมแรงก็ไม่ต้องลดใบ คงเพียงเติบใบลงบ้างเท่านั้น เมื่อหย่อนเชือกชักใบใหญ่ลง พรวนใบก็จะลมมากของขึ้น ๆ กันอยู่ในระหว่างเชือกม้วนใบ เช่นเดียวกับมูลี่หน้าต่าง ปลายพรวนใบด้านที่อยู่ใกล้เสาย่อยก็ชักไว้กับเสากระโดง การผูกผูกแน่นเลขหรือผูกหลวม ๆ ก็ได้

การออกแบบเพื่อเสาะพลาใบทั้งหมดนี้ ก็เพื่อให้สามารถควบคุมใบเรือได้โดยสมบูรณ์และเพื่อกระจ่ายน้ำหนักของใบให้ไปลงที่เสากระโดง ด้วยเหตุผลอันนี้เองเสาะกระโดงขนาดใหญ่ ๆ จึงไม่มีสายยึดสวาย ฟอร์ระด หรือแบบรันเลข และเนื่องด้วยเรือสำเภาจีนไม่มีสายยึดเสาะกระโดงจึงสามารถกลับใบอยู่กันที่ใดก็ได้โดยไม่ต้องแล่นดิ่งกว้าง และไม่ต้องเกรงว่าเสาะหัก

กำเนิดของเรือสำเภาจีน

น่าประหลาดที่ไม่รู้เรื่องราวเกี่ยวกับกำเนิดและวิวัฒนาการของเรือสำเภาจีนเลย และยังไม่เป็นที่เชื่อแน่ว่าชาวจีนเป็นผู้สร้างเรือจีนเอง หรือเอาแบบอย่างมาจากชาติอารยะอื่น ๆ นอกจากนี้ ยังไม่มีที่ทราบแน่ชัดว่า เรือจีนมีอายุเท่าใดและรูปร่างลักษณะของเรือที่แตกต่างกันนั้นได้เริ่มมีมาตั้งแต่เมื่อใด การศึกษาสิ่งต่าง ๆ ที่มนุษย์สร้างขึ้นในทางประวัติศาสตร์ มิได้ช่วยให้พบหลักฐานใด ๆ เกี่ยวกับ "เรือสำเภา" แบบดั้งเดิมเลย หากจะคล้อยตามความคิดเห็นของฮอร์เนลล์ว่า "เรือสำเภา" นั้นวิวัฒนาการมาจากแพมากกว่าเรือชุด ก็จะทำให้ไม่ทราบประวัติของเรือเลย

ปิเอตริ^(๑) ได้อ้างถึงคำจารึกของชาวจีนที่เก่าแก่เล่มหนึ่ง ซึ่งเขียนขึ้นในคริสต์ศตวรรษที่หนึ่ง กล่าวไว้ว่าจักรพรรดิ "เรือสำเภา" นั้นมีมาแต่สมัยโบราณในอ่าวฟอร์เซีย และชาวเปอร์เซียหรือชาวอินเดียเป็นผู้ใช้เรือเป็นครั้งแรกเพื่อเดินเรือไปยังทะเลจีน ทั้งนี้ก็เป็นการยากที่จะเชื่อได้ว่าชาวเปอร์เซียหรือชาวอินเดียก็คิดที่ได้ต่อเรือใบขึ้นแล้วจะเลิกแบบอย่างที่ดีเสียโดยไม่ทิ้งหลักฐานในทางโบราณคดีไว้เลย

ข้อเท็จจริงมีอยู่ว่าไม่เคยปรากฏหลักฐานใด ๆ ที่เกี่ยวกับ "เรือสำเภา" มาก่อนเลย แม้ว่าเรือจีนจะมีคุณสมบัติในทางแล่นด้วยใบได้ แต่บรรดาชาติต่าง ๆ ไม่เคยนำเอาไปใช้เลย ไม่ว่าจะเป็นเกี่ยวกับเชือกเสาะพลาใบหรือตัวเรือก็ตาม นอกจากชาติในเอเชียอาคเนย์ที่ได้แก่สาธารณรัฐเวียดนามใต้และเวียดนามเหนือ ประเทศกัมพูชา ไทย สหพันธรัฐมาเลเซีย และ

กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่างๆในประเทศไทย

Villiers⁽¹⁰⁾, Casson⁽¹¹⁾, Smyth⁽¹²⁾, Landstrom⁽¹³⁾, Donnelly⁽¹⁴⁾, Wells⁽¹⁵⁾, and Maze⁽¹⁶⁾, they are:

- In 1298 Marco Polo described a huge boat which had taken him part way along his celebrated journey through the fabled Orient: a 4-masted ship with 13 watertight compartments sealed by bulkheads, 60 private cabins for the wealthy merchants aboard, and a stern rudder. This was the introduction of the Western world to the Chinese junk.
- Moslem historians reported that Chinese vessels were seen on the Euphrates River in the 7th century A.D.
- The oldest representation of a "junk" is on a Cambodian temple carving of about 1150 A.D.
- Chinese ships carried fore and aft sails by the 3rd century B.C., 1,500 years before other vessels.

สาธารณรัฐอินโดนีเซีย เรือยนต์เป็นต้นขบวนแพร่หลายอยู่ในประเทศญี่ปุ่นครั้งหนึ่ง แต่ที่ไม่นานนัก ในบางโอกาสจะพบว่าเรือเล็กของฟิลิปปินส์ใช้ใบเขววนแบบจีนแต่ก็ไม่มีมากนัก

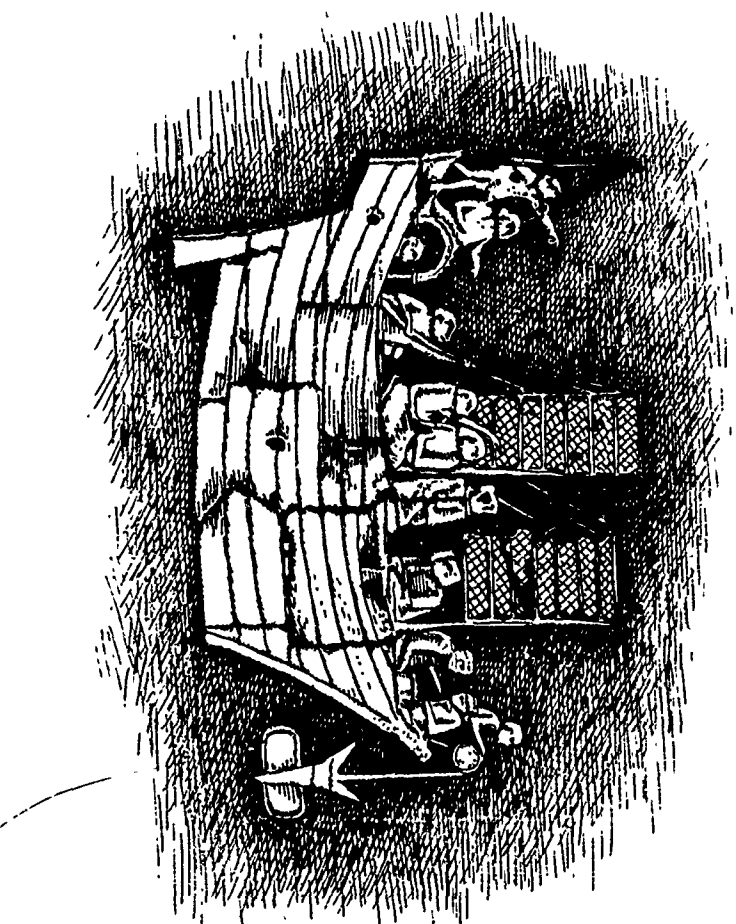
เรื่องราวเล็ก ๆ น้อยๆ เกี่ยวกับประวัติศาสตร์ของ "เรือสำเภา" นับว่ายังไม่เพียงพอแต่ก็สามารถสรุปได้จากการศึกษาของบุคคลเหล่านั้นคือ บักเนลล์, ฮอว์เนลล์, วอร์เชสเตอร์, วิลเลียมส์^(๑๐) กัสซีน^(๑๑) สไมท์^(๑๒) แลงด์สตรอม^(๑๓) โดเนลลี่^(๑๔) เวลล์^(๑๕) และเมซ^(๑๖) ดังนี้:-

- ปี พ.ศ. ๑๘๔๑ มาร์โคโพลโลได้บรรยายถึงเรือใหญ่ที่เขาโดยสารไปยังตะวันออกในการเดินทางตอนหนึ่งว่า เป็นเรือใบ ๔ เสา มีห้องกั้นหน้าด้วยฝาผนัง ๑๓ ห้อง ห้องพักส่วนตัวสำหรับพ่อค้าทั้งหมด ๖๐ ห้อง และเป็นเรือที่มุ่งทางเสด็จตรงทวนท้ายเรือ นับว่าเป็นการแนะนำให้โลกตะวันตกได้รู้จักเรือสำเภาจีน
- นักประวัติศาสตร์ชาวมุสลิมได้รายงานไว้ในคริสต์ศตวรรษที่ ๓ ได้มีผู้พบเรือของจีนอยู่ในแม่น้ำยูเฟรติส

- สิ่งที่น่าสนใจ "เรือสำเภา" ที่เก่าแก่ที่สุดก็คือภาพและสลักภายในโบสถ์แห่งหนึ่งในประเทศกัมพูชาซึ่งประมาณว่าราว พ.ศ. ๑๖๕๓
- เรือจีนที่ใช้ใบหัวและใบท้ายราวศตวรรษที่ ๓ ก่อนคริสต์ศักราช (ประมาณ พ.ศ. ๒๕๓ - ๓๕๒) มีอายุก่อนเรืออื่นๆ ๑,๕๐๐ ปี
- เรือจีนที่มีทางเสด็จตรงทวนท้ายเช่นเดียวกับชาวราชาวศตวรรษที่ ๔ ก่อนคริสต์ศักราช (ประมาณ พ.ศ. ๑๕๓ - ๒๕๒) มีอายุก่อนเรือแบบอื่นๆ ๑,๕๐๐ ปี เช่นเดียวกัน

Cambodian Sculpture From Angkor Wat, About 1150 A.D., Showing Chinese Junk With Sheeted Battens, Retractable Rudder, and Windlass for Hauling Anchor

ปฏิมากรรมของขอมที่นครวัดราว พ.ศ. ๑๖๕๓ แสดงให้เห็นเรือสำเภาจีนที่ใช้ใบแบบทวนท้าย ทางเสด็จทวนหลังได้ และใช้กังหันเบรคสมอ



Origin and Evolution of Thailand Boats

- They carried a single stern rudder by the 4th century B.C., again 1,500 years before other types of boats.
- The Chinese invented the centerboard, or drop keel—and probably the leeboard—and were using both long before the Dutch.
- The use of bulkheads to make watertight compartments, fundamental to Chinese junk construction and probably thousands of years old, was not introduced into European ships until the advent of iron hulls in the 19th century.
- The fully battened, balanced lugsail was invented by the Chinese but never adopted by other boat types except by some European and American pleasure yachts and racing boats in recent years.
- By 400 A.D. some Chinese junks had an overall length of 60 m and carried 600 persons.
- By 1300 A.D. junks had 4 decks and 3 to 13 sails and carried 1,000 persons. The maximum size was reached in 1400 A.D. with junks having a burden of 800 to 1,000 tons.

Characteristics of Thailand Boats

While there are no historical records to show the evolution of Thailand boats, the foregoing describes the origin of some basic characteristics of several types of foreign boats which are also present in Thailand vessels.

The Rua Chalom is one of the few Thailand boats which exists today in its historic form. It is described in these pages as the C8-T11 and C8-T12 (depending upon whether it has one or two masts).

A long, shallow-draft vessel and primarily a fishing boat, the Rua Chalom has a high freeboard and almost no sheer. It is distinguished by its straight, very extended, stem and sternpost, mainmast raked sharply aft, and usually two rudders, one slung at each quarter from an upright in the stern and secured to the gunwales by a line (Figure 6).

Smyth observed that both rudders were used only in a heavy sea, and in fair weather the lee rudder was preferred because of its deeper immersion and counteraction to the vessel's natural weather helm.

When lying at the fish stakes one rudder may be unshipped and set blade upright in the stern to act as a mizzen, thus keeping the boat's head to windward.

- ชาวจีนได้ต่อเรือที่มีแผ่นไม้เรียกว่า centerboard หรือ drop keel (กระดุก) ที่สามารถเอ้าขึ้นลงได้) บางลำก็มี leeboard และได้ใช้ทั้งสองสิ่งนี้มาก่อนชาวฮอลันดา
- การสร้างเรือสำเภาจีนโดยใช้ผนังกันเป็นห้องหลาย ๆ ห้อง และกันมาได้ นับว่ามีความสำคัญมาก และเป็นเวลาก่อนที่ชาวยุโรปจะรู้จักและนำเอามาใช้ต่อเรือเหล็ก ในศตวรรษที่ ๑๙ หลายพันปี
- ชาวจีนเป็นผู้ประดิษฐ์ใบเขวามันชนิดห้อยและมีพรวนใบ แต่เรือชนิดอื่นไม่เคยนำไปใช้กันเลย นอกจากชาวยุโรปและชาวอเมริกันที่ได้นำมาใช้กับเรือขลุ่ยและเรือใบแข็งขึ้นเมื่อไม่กี่ปีมานี้เอง
- รว พ.ศ. ๒๔๔๓ ปรากฏว่ามีเรือสำเภาจีนหลายลำที่มีความยาวตลอดลำ ๖๐ ม. และสามารถบรรทุกคนได้ ๖๐๐ คน
- รว พ.ศ. ๒๔๔๓ “เรือสำเภา” มีดาดฟ้า ๔ ชั้น ใช้ใบ ๓ ถึง ๑๓ ใบ และบรรทุกคนได้ ๑,๐๐๐ คน ใน พ.ศ. ๒๔๔๓ มี “เรือสำเภา” ขนาดใหญ่ที่สุด ขนาดระวางบรรทุก ๘๐๐ ถึง ๑,๐๐๐ ตัน

ลักษณะของเรือต่างๆ ในประเทศไทย

แม้ว่าจะไม่มีบันทึกทางประวัติศาสตร์ที่แสดงให้เห็นถึงวิวัฒนาการของเรือต่างๆ ในประเทศไทยไว้เลยก็ตาม แต่จากเรื่องราวที่เล่ากล่าวมาแล้วถึงกำเนิดของเรือต่างประเภทยกหลายและหลายลักษณะ ซึ่งลักษณะเหล่านี้จะอยู่ในเรือต่างๆ ของประเทศไทยด้วย

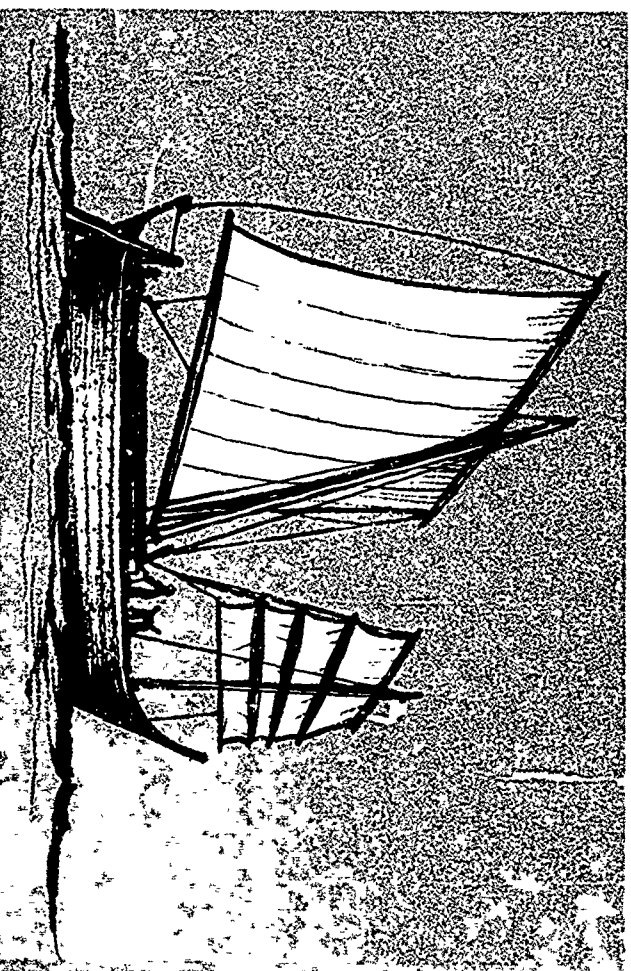
เรือกลอนนับว่าเป็นเรือชนิดหนึ่งในไม่กี่ชนิดที่ทั้งยังรักษาแบบดั้งเดิมไว้และมีอยู่ในปัจจุบันนี้ ซึ่งได้บรรยายไว้ในเรื่องเรือ ปะ-ปะ และ ปะ-ปะ (ต่างกันทั่วไปเป็นเรือเสาเดียวหรือสองเสา)

เรือกลอนชนิดนี้เดิมทีเดียวใช้เป็นเรือประมง ตัวเรือยาว ก้นลาด กราบเรือสูงชันมาก และเกือบไม่มีส่วนโค้งเลย สังเกตได้จากทวนหัวทวนท้ายตรงและชันขึ้นมาก เสาใหญ่เอนไปทางท้ายเรือมาก มักใช้หางเสือสองอันห้อยลงทั้งสองข้างกราบท้ายเรือ ต่อเม่นติดกับหลักหางเสือ และจัดลงไปด้วยกับกราบเรือ (ดูรูปที่ ๖)

สาเหตุให้ต้องเกิดว่าหางเสือสองอันนี้จะใช้เฉพาะเวลาคลื่นลมแรงเท่านั้น ส่วนในเวลากลื่นลมสงบจะใช้หางเดียวแบบ lee rudder เพราะสามารถหย่อนลงไปได้ลึกกว่าและยังถ่วงให้เรือเชิดไปตามลมอีกด้วย

กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่างๆในประเทศไทย

Figure 6. Rua Chalom



รูปที่ ๖ เรือฉลอม

The small Rua Chaloni carries a single large lugsail, generally peaked and secured to the mast at the tack end. The larger boats also have a small foremast, unstayed and easily removed, often rigged with a Chinese lugsail.

The Rua Chalom with its peaked lugsail, extended stem and sternpost, and quarter rudders is apparently related to or derived from the Malay-Indonesian prau.

The Rua Pet, which so delighted Smyth's sailor's eye, and which was the most typical of Thailand boats 60 years ago, has now nearly vanished. A fast, two-masted, lug-rigged sailing boat, it was also a sharp-pointed double-ender (Figure 7). Smyth regarded this deep-hulled vessel as the ideal, rough-weather sailing craft and compared it to a Western racing boat.

The Rua Pet appears to incorporate the basic features of the Arab-Indian dhow, except that it has a pointed, rather than a transom, stern.

เมื่อรถเรือทำการขับไล่ อาจลดทอนเสียงแต่อันหนักได้ และคง วกทวนเรือ
โดยเอาไปทางเสียงนั้นทำนาภาพนั้นไปเรื่อยๆ ให้หัวเรือหันกลับ

เรือลอมขมขนาดเล็กระบายใบแวนขมขนาดใหญ่ใบเดียว ซึ่งโดยทั่ว ๆ ไปจะยึดปลายเรือลอมขมต่างไว้กับเสา เรือขนาดใหญ่มักมีใบหน้า (ใบหัวเรือ) ขนาดเล็กกักใบหนึ่ง ไม่ให้สายยึดเสาเพื่อสะดวกในการลှ่นเสา และมักใช้ใบแวนแบบจัน

เรือลอมก้าใช้ใบแฉกขนาดใหญ่ (ปลายบนข้างหนึ่งแหลม) ทวนหัวท้ายชน
บนมา และใช้หางเสือชนิดข้อข้อคู่ต่างจากเรือชนตัวสั้นบนหรือลอมก้าแบบ
จากเรือมลายูผสมกันได้เช่น

เรอบัดเป็นเรือกที่เกิตนมาากที่สุดใประเทศไทยในสมัยเมื่อ ๖๐ ปุ่มมาแล้ว และสไบท่
ซ่งเป็นหนักล้นใบนกกระนางม้วางซ่งซอบปมเรอนอนอยู่มาก แต่ป่จูบมหนักอบไม่มกเหลืออยู่
เลย เรือมปมเรอกที่แต่ได้รวดเร็ว มัสองศา ใช้ใบแปวน หัวเรอกายเรือมลักษณะกลม
กลตักกันและซ่งนอกไป (ดูรูปที่ ๗) สไบท่ให้สัศณะว่า เรือกป่มองเรือกเล็กเช่นนกกระ
จะใช้สไบท่ป่มองทะลกล้นลมแรง และซ่งได้ป่มอบแปงเรือกป่มองของชาวตะวันตก
พม่าด้วย

Figure 7. Rua Pet



รูปที่ ๘ เรือใบ

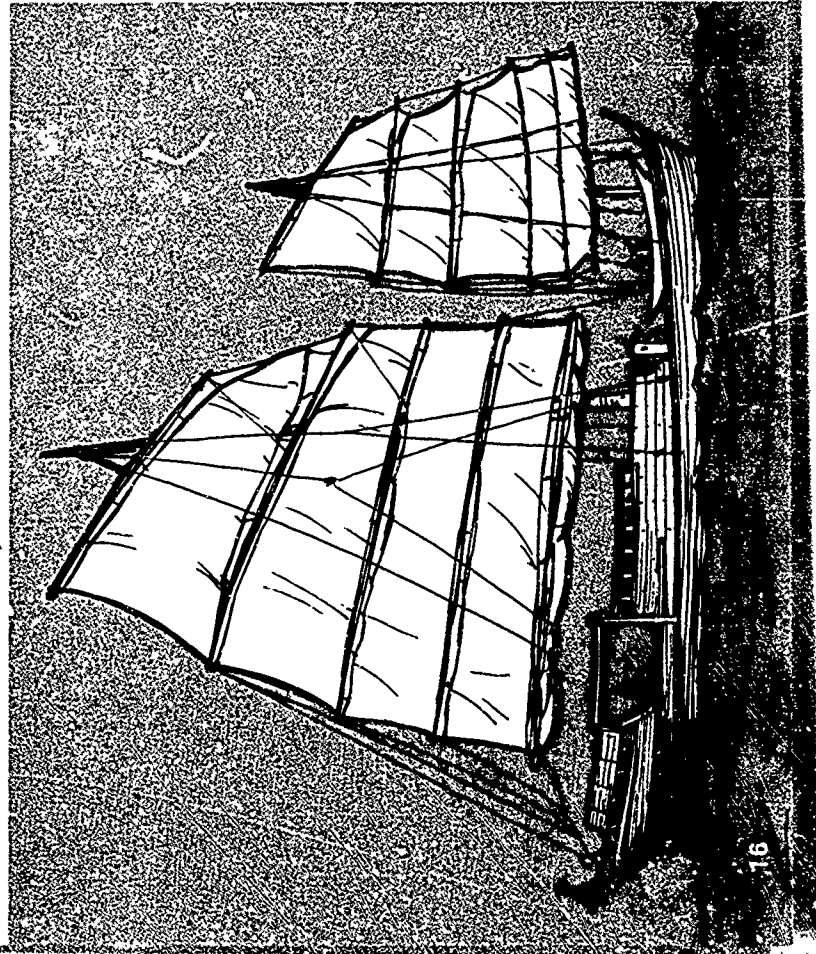
Origin and Evolution of Thailand Boats

Smyth remarked the flat, wedge-shaped stern of many Thai boats which widens as it rises to the gunwales. He observed this to be characteristic of Anamese (Vietnamese) boats and indicative of Chinese origins.

An important attribute of the balanced lugsail is that it can be reefed simply by lowering the yard and rolling up the boom with the sail around it, the "roller reefing" now used extensively on Western pleasure sailboats.

The Thailand junks (C7-T12) are clearly of Chinese origin (Figure 8) and embody the typical junk features of overhanging poop, retractable, barn-door rudder, and big, fully battened lugsails. A basic difference is their keel-and-rib construction. Also, while the poop is slightly higher than the bow, these vessels have very little sheer and lack the great downward sweep from high poop to low bow so typical of the junks of China.

Figure 8. Thailand Sailing Junk รูปที่ ๘ เรือสำเภาของไทย



Only a few of these big sailing junks remain today, moving sedately around and across the Gulf with their cargoes of sand, timber, and stone, a picture from the calendar of the past.

The Advent of Mechanical Propulsion

While the coming of internal combustion engines has swept most traditional sailing types from Thailand waters, it has generated new hull styles and modified the old.

เรือเป็นส่วนใหญ่คล้ายคลึงกับเรือแบบอาหรับผสมอินเดีย นอกจากที่ท้ายเรือเปิดแหลม ไม่ตัดป้านเหมือนกับเรือแบบอาหรับผสมอินเดีย

ส่วนใหญ่ใช้ข้อสังเกตุไว้คือ เรือไทยเป็นจำนวนมาก มีท้ายเรือแบบเป็นรูปปลิงจนถึงกราบเรือเป็นลักษณะของเรือญวน (เวียดนาม) ซึ่งมักกำเนิดมาจากจีน

คุณสมบัติที่สำคัญของใบเขวนชนิดห้อยก็ถือสามารถลดใบได้สะดวก โดยห้อยเพลาอันยา (เพลาใบอันยาม) ลงมาและม้วนเพลาตามัน (เพลาใบอันล่าง) เช็กกับใบในปัจจุบันเรือใบของชาวตะวันตกทำเช่นนี้ "วิธีลดและม้วนใบพร้อมกัน" นี้โดยทั่วไป

เรือสำเภาของไทย (ป๑-๒๑) มีกำเนิดมาจากจีนอย่างแน่นอน (รูปที่ ๘) เรือชนิดนี้เป็นเรือสำเภาแบบทั่วไปตลอดทั้งลำ คือ มีคาค้ำท้ายท้ายเรือ หางเสือรูปบานประตูลมสามารถยกขึ้นลงได้ ใช้ใบเขวนขนาดใหญ่ที่มีพรวนใบเต็ม (ใบปักถักราว) ส่วนที่แตกต่างกันได้แก่การประกอบกระดูกงูและกง เรือสำเภาของไทยมีคาค้ำท้ายท้ายเรือสูงกว่าหัวเรือเล็กน้อย มีส่วนโค้งน้อยมาก และคาค้ำท้ายท้ายเรือก็ไม่ลาดไปทางหัวเรือเท่าที่ควรมากนัก จึงมีลักษณะทั่วไปคล้ายกับเรือสำเภาของจีนมาก

ปัจจุบันเรือสำเภาที่ใช้ใบเขวนใหญ่เหลืออยู่เพียงไม่กี่ลำนัก เรือเหล่านี้จะแล่นอยู่ตามบริเวณรอบ ๆ อ่าวไทยและข้ามไปมาโดยบรรทุกทราย ไม้ท่อนและหิน ซึ่งจะเห็นปรากฏอยู่ในภาพปฏิทินสมัยก่อน

การเปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์

เนื่องจากเรือต่าง ๆ ในนานนาไทยได้เปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์แทนการให้ใบตามประเพณีดั้งเดิม จึงทำให้เกิดมีการต่อหัวเรือแบบใหม่ ๆ หรือตัดแปลงเรือแบบเก่า ๆ ที่มีอยู่แล้ว

กำเนิดและวิวัฒนาการของเรือต่างๆในประเทศไทย

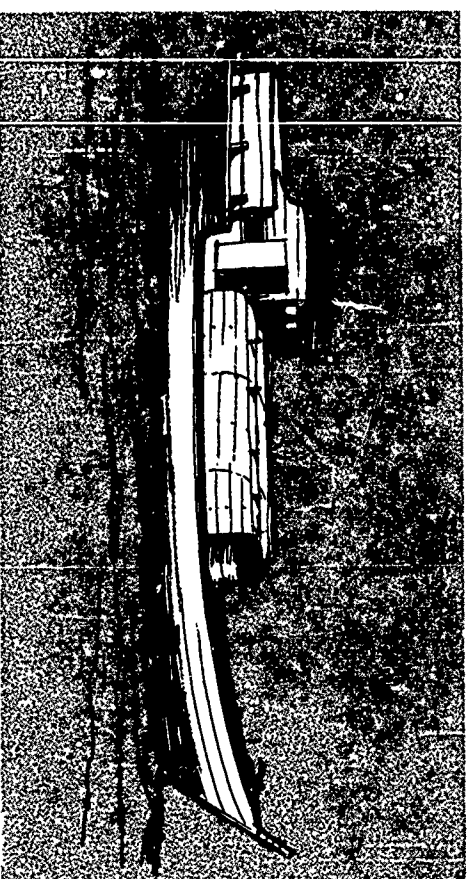
The motorized modification of the sailing junk can be seen in the C7-T3 (Figure 9), and the Rua Chalorn hull with inboard engine has become the C8-T10 (Figure 10). Long-shaft outboard engines have eliminated the single sail of many small boats.

The new boat of Thailand is the C1-T1 which bears no resemblance to the past. Its high after cabin, low round or transom stern, king post and derrick boom, inboard engine, and underwater stern rudder, show no trace of the Arab dhow, the Malay prau, or the Chinese junk. The large, motorized fishing and cargo vessel is becoming so typical of modern Thailand that it has been introduced into South Vietnam as the "Thailand boat".

In the midst of these far-reaching changes, at least one boat type has remained unchanged—the little sampan. Found mostly on the klongs (canals) and rivers, and just off the beaches, it is not a coastal vessel and therefore not included in this survey. But it is probably as old as Thailand itself. While it may sport a long-shaft outboard clamped to its quarter or stern, nothing obscures its ancient dugout ancestry. A dugout—but Thai style: slender, elegant, graceful.

In the Bangkok night, along the vast net of klongs which spread out from the glare of the great city, you will see arise out of the dark silence the silhouette of the slender figure at the sweep of his gliding sampan—tonight as it was centuries ago.

Figure 9. Motorized Junk Hull รูปที่ ๙ เรือดำน้ำใช้เครื่องยนต์



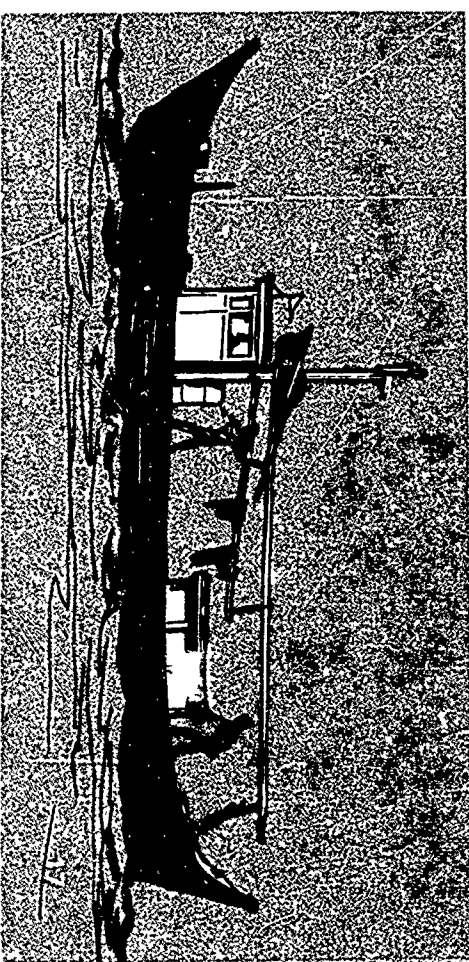
เรือ ๑๒-๓๓ ที่เห็นในรูปที่ ๙ เป็นเรือดำน้ำที่ใช้เครื่องยนต์ เรือ ๑๒-๓๓ (รูปที่ ๑๐) ก็คือเรือกลอนที่มีเครื่องยนต์กลางลำ และเรือขนาดเล็กที่ใช้ใบเตยเป็นจำนวนมากได้เปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์หางยาวแทน

เรือแบบใหม่ของไทยในปัจจุบันได้แก่เรือ ๑๒-๓๓ ไม่เหลือลักษณะของเรือในอดีตไว้เลย กล่าวคือเป็นเรือที่มีทั้งท้ายสูง ท้ายเรือเป็นรูปโค้งหรือรูปตัดไม่สูงนัก มีเสาในอยู่ติดกันเป็นต้นของ ตัวเครื่องยนต์กลางลำ ทางเหนือชนิดติดตรงทวนท้ายและอยู่ใต้หน้าซึ่งแตกต่างไปจากเรืออาหรับ เรือมลายู หรือเรือดำน้ำ เรือประมงและเรือสินค้าขนาดใหญ่ที่ใช้เครื่องยนต์ติดกลางลำเป็นเรือที่ใช้กันอยู่โดยทั่วไปในประเทศไทยในปัจจุบันนี้ และต่อมาสาธารณรัฐเวียดนามได้นำเอา "เรือไทย" แบบนี้ไปใช้

ในสมัยที่การเปลี่ยนแปลงอย่างขนานใหญ่นี้ ปรากฏว่าเรือดำน้ำขนาดเล็กเป็นเรือชนิดเดียวที่ยังคงรูปเดิมอยู่ และแหล่งที่จะพบเห็นเรือลำนี้ได้ดีก็คือ ตามแม่น้ำ ลำคลอง และบริเวณริมหาด แต่เนื่องจากเรือนี้ไม่ใช่เรือที่ใช้ตามชายฝั่งทะเล จึงไม่รวมอยู่ในการสำรวจครั้งนี้ด้วย อย่างไรก็ตามเป็นเรือที่เก่าแก่มาแต่สมัยกับประเทศไทย และหากจะนำเครื่องยนต์หางยาวมาติดเข้าท้ายเรือตรงหรือด้านข้างก็ตาม จะไม่ทำให้เรือนี้มีลักษณะผิดแผกไปจากเรือชุดสมัยโบราณแต่อย่างใดเลย ยังคงรูปเป็นเรือชุดแบบไทยอยู่ กล่าวคือมีลักษณะยาวเรียว และงดงาม

ในกรุงเทพฯ ขามลี้กัน แสงไฟอันเจิดจ้าจากในเมืองจะแผ่กระจายออกไปตามลำคลองต่างๆ อันกว้างใหญ่และเชื่อมโยงกัน ท่านจะเห็นภาพเงาของเรือดำน้ำที่มีรูปร่างยาวเรียวกำลังเคลื่อนไป ภาพนี้จะเด่นขึ้นมาในความมืดอันขมขื่นสลัด กลัวกับเมื่อกลางเรือยบปัดว่างมาแล้ว

Figure 10. Modern Rua Chalorn Hull รูปที่ ๑๐ เรือกลอนในสมัยปัจจุบัน



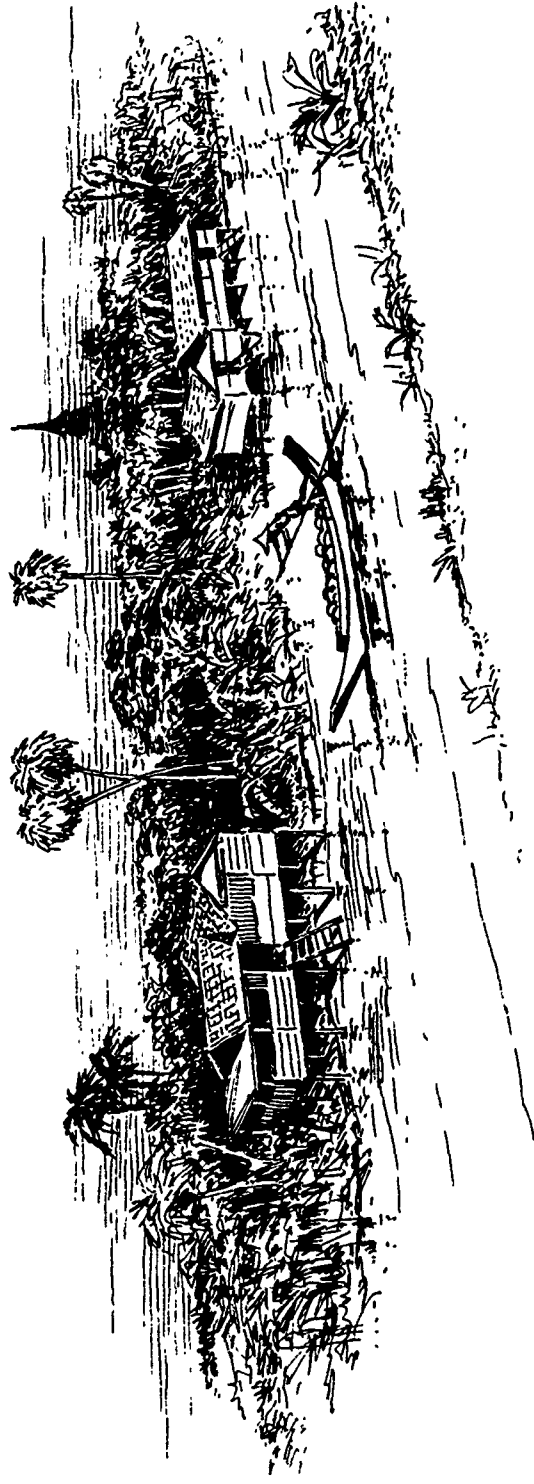
Origin and Evolution of Thailand Boats

REFERENCES

หลักฐานอ้างอิง

- (1) Smyth, H. Warington, *Mast and Sail in Europe and Asia*, 1906, London.
- (2) Hall, D.G.E., *A History of Southeast Asia*, 1960, London.
- (3) Fisher, C. A., *South-East Asia*, 1965, London.
- (4) Reischauer, E. O., and Fairbank, J.K., *East Asia: The Great Tradition*, 1960, Boston and Tokyo.
- (5) Bloomster, E. L., *Sailing and Small Craft Down the Ages*, 1940, Annapolis.
- (6) Quoted in Bucknell, H., "Notes on Some Junks and Sampans of the China Coast", *Journal of the American Society of Naval Engineers*, Vol 67, No. 2, May, 1955.

- (7) Hornell, J., "Origin of the Junk and Sampan", *The Mariner's Mirror*, Vol XX, No. 3, July, 1934, Cambridge, England.
- (8) Worcester, G.R.G., *Junks and Sampans of the Upper Yangtze*, 1940, Shanghai.
- (9) Piétri, J. B., *Les Voiliers d'Indochine*, 1949, Saigon.
- (10) Villiers, A., *Men, Ships, and the Sea*, National Geographic Society, 1962, Washington, D. C.
- (11) Casson, L., *Illustrated History of Ships and Boats*, 1964, New York.
- (12) Smyth, H. W., *Op. Cit.*
- (13) Landstrom, B., *The Ship*, 1963, New York.
- (14) Donnelly, I., *Chinese Junks and Other Native Craft*, 1925, Shanghai.
- (15) Wells, F., "Pioneer Builders of Ancient Ships", *U. S. Naval Institute Proceedings*, Vol 59, No. 366, 1933, Annapolis.
- (16) *Illustrated Catalogue of the Maze Collection of Chinese Junk Models in the Science Museum*, 1938, London.



Religious/Folklore Influences on Thailand Boats

อิทธิพลทางศาสนาและความเชื่อต่อเรือในประเทศไทย



Religious/Folklore Influences on Thailand Boats



อิทธิพลทางศาสนาและความเชื่อต่อเรือในประเทศไทย

Religious beliefs and customs of many Thai fishermen require that certain procedures be followed during the construction of their vessels.

The most important part of the vessel, according to these beliefs, is the stem, for it is there that the female guardian spirit of the boat resides. The boat owner must determine carefully the best day and exact time for the installation of the keel and the stem. In order to do this a horoscope is usually consulted.

On the same day the stem is installed, the boat owner drills a hole in the post and inserts 1 to 2 grams of gold. Occasionally three holes are drilled; one is filled with gold, the second with silver, and the third with gold and copper. After this has been done, a service is held and offerings made. Cloth of several colors, usually bright and often including red, is tied around the stem near the top. Flowers, laurels, and 3, 7, or 9 burning joss sticks (incense sticks) are placed between the cloth strips and the stem. An offering of food is then placed near the stem. It usually consists of boiled chicken, boiled pig's head, bananas, cooked rice, 1 bowl of fresh water, some rice whisky, and 2 plates of tapioca balls stuffed with shredded coconut meat and cooked with sugar. One plate contains white ball sweets while the other plate holds balls that have been soaked in brown sugar syrup. Gold leaf may be attached to the stem, often on top. It is now forbidden to anyone ever to step or sit on this post.

Before the vessel is launched, the owner must once again consult a horoscope to determine the best day and time. The launching of the boat is the occasion of another ceremony during which priests cast a blessing for the boat and its guardian spirit. The number of priests at the ceremony varies but should be an odd number such as 5, 7, 9, or 11.

The high priest anoints the stem and sprinkles lustral water over the boat. An offering of food, similar to that made during the installation of the stem, is then presented by the boat owner.

After launching a considerable amount of construction remains to be completed. When the vessel is finally ready to put to sea, another ceremony is held, similar to the one during the launching.

After the vessel is constructed, religious Thai fishermen follow many customs with respect to operation of the craft. For the first port departure of each month, the vessel's owner must consult with the priests in order to

ชาวประมงไทยส่วนมากมีความเชื่อต่อในทางศาสนาและทางขนบประเพณีอยู่ว่า ในระหว่างที่ทำการต่อเรือนั้นจะต้องปฏิบัติตามวิธีการที่ถูกต้องหลายประการเสมอ

ตามความเชื่อที่กล่าวมานี้ ถือว่าส่วนสำคัญที่สุดของเรืออยู่ที่หัวเรือ เพราะเป็นหลังติดของแม่น้ำบางเรือ เจ้าของเรือจำเป็นต้องหาวันเวลาอันเป็นมงคลฤกษ์ในการที่จะวางกระดูกเรือและประกอบหัวเรือ โดยอาศัยการคำนวณทางโหราศาสตร์

ในวันเดียวกันที่ประกอบหัวเรือนี้ เจ้าของเรือจะละธูปเทียนหัวเรือบรรจุทองคำหนัก ๑ หรือ ๒ กรัม บางครั้งจะละธูปเทียนบรรจุทอง เงิน และธูปเทียนการสวมตะกรุดพระ ใช้ผ้าหาลงสีล้วนเป็นสีมงคล ซึ่งตามปกติจะมัดติดรวมอยู่ด้วยพันไว้ที่หัวเรือตอนบน มัดอกในรูปห้อยขลุ่ยไว้บนระหว่างผ้าพัน และกลิ้งลงพวงมาลัยที่หัวเรือด้วย โดยให้ธูป ๓, ๕, ๗ หรือ ๙ ดอก เทธูปไว้ใกล้ ๆ หัวเรือจะมีการเซ่นหัวเรือด้วยอาหารซึ่งประกอบด้วย ไก่ต้ม หัวหมูต้ม กล้วย ข้าวสุก น้ำ เหล้า และอาหารตามแบบดั้งเดิมบางอย่างจะ ๑ งาน จะปักธูปที่แปลว่าหัวเรือ ซึ่งกับปักที่หัวนอน และหันไม่ให้เข้าชนหรือชนกับหัวเรือโดยเด็ดขาด

ก่อนที่จะปล่อยเรือลงน้ำ เจ้าของเรือจะต้องไปหาฤกษ์ยามอันเป็นมงคลแก่การออกเรือหรือการขึ้น การปล่อยเรือลงน้ำนั้นจะต้องกระทำพิธีกันอีก มีการสวมตะกรุดพรให้แก่เรือและแม่น้ำบางเรือ พระสงฆ์ที่นับในนิกายอื่นต่าง ๆ กัน แต่ถ้าวางเป็นจำนวนเลขคู่ เช่น ๔, ๘, หรือ ๑๑ องค์

พระสงฆ์องค์ที่อาวุโสจะทำการเจิมที่หัวเรือ และพระสงฆ์พระพุทธรูปมณฑลตลอด ถ้าเจ้าของเรือจะกระทำพิธีเช่นนี้ให้ชนแต่ชนกับหัวเรือกระดูกและกระดูกของหัวเรืออีก

ภายหลังที่ปล่อยเรือลงน้ำแล้ว ยังต้องสร้างพืชมงคลอีกอย่างหนึ่งจนเสร็จจนบุรีที่แม่น้ำเสร็จเรียบร้อยแล้วที่จะออกทะเลได้แล้ว จะมีการประกอบพิธีกันอีกเช่นเดียวกับการปล่อยเรือลงน้ำ

เมื่อต่อเรือเสร็จแล้ว บรรดาเจ้าของเรือที่กล่าวมาตามพระขนบประเพณีที่เกี่ยวกับความเชื่อต่อโชคชะตาในการปฏิบัติงานอีกอย่างหนึ่ง การออกเรือที่ชาวประมงทุกคน จะต้องนำฤกษ์ยามออกเรือตามพระขนบประเพณีจากพระ ขอบอกว่าการกระทำตามขนบประเพณีเช่นนี้มีมาช้านานมีโชคลาภ เจริญรุ่งเรืองและประสบความสำเร็จในการเดินทาง

ก่อนออกเรือ ชาวประมงจะต้องทำการบวงสรวงแม่น้ำบางเรือ เจ้าพ่อ เจ้าแม่ในท้องถิ่น เจ้าพ่อนางทะเลและเจ้าแม่แห่งท้องน้ำ ทั้งนี้เป็นพิธีกรรมที่การเช่นนี้หัวเรืออาหารเช่นเดียวกับที่กล่าวมาแล้วในการประกอบหัวเรือ พิธีกรรมที่อื่นว่าสิ้นที่สุดเมื่อ

Religious/Folklore Influences on Thailand Boats

determine the best day and time for departure. To follow this custom means good luck and a prosperous and successful voyage.

Before departure the fishermen pay tribute to the guardian spirit of the vessel, the god or goddess of the area, the god of the sea, and the goddess of water. This is done in a ceremony in which offerings are made in the same way as described above when the stem is installed. The ceremony ends when the joss sticks burn out. As the vessel weighs anchor or casts off from the dock, fire crackers may be burned to announce the moment of departure.

This same ceremony may be repeated at any time during the month but is usually repeated only if the men have enjoyed exceptionally good fortune.

When the vessel is at sea, no special worship is observed. It then becomes an individual affair. Some men may for some reason of their own burn a joss stick as an offering. It is considered bad luck to speculate on how much of a catch will be made during any particular trip.



รูปไม้มานต์แล้ว ในขณะที่เรือล่องเสมอเรือเลื่อมออกจากอู่ อาจมีการจุดประทัดเพื่อแสดงการออกเรือก็ได้

ภายในเดือนนี้อาจมีพิธีกรรมเช่นเดียวกับในชาอีกได้ แต่โดยปกติมักมีฐาเฉพาะในโอกาสที่ประสมโชคดีเป็นพิเศษ

ขณะเรืออยู่ในทะเลจะไม่มีการสักการบูชาอะไรเป็นพิเศษ หรือหากจะมีเช่นก็เป็นเรื่องของแต่ละบุคคล บางคนอาจจุดธูปเพื่อสักการบูชา และตั้งกันว่าถ้าออกเรือไปโดยปลอดภัยจะจับปลาให้ได้เท่านี้แล้วจะเป็นการอัศจรรย์

The Stem, Home of the Guardian Spirit of the Vessel, Is Adorned With Offerings of Joss Sticks and Colored Cloth and Leis

ทวนหัวเป็นที่สิงสถิตของแม่บ้านเรือ จะบูชาด้วยธูปประทัดผ้าสีและกลองพวงมาลัย

อิทธิพลทางศาสนาและความเชื่อต่อเรือในประเทศไทย

When the vessel returns to port, a small offering is made to the gods and goddesses to thank them for a safe voyage and for the catch. Joss sticks are burned, and rice whisky, sweets, and fruit are placed as offerings.

At times a ship may return to port with a large, red, silk cloth fastened to the bow to announce to the people of the village that the ship has had a very prosperous voyage.

It is sometimes considered bad manners to wear shoes aboard a Thai vessel. The owner or one of the crew should be consulted with regard to the custom of the vessel before it is boarded.

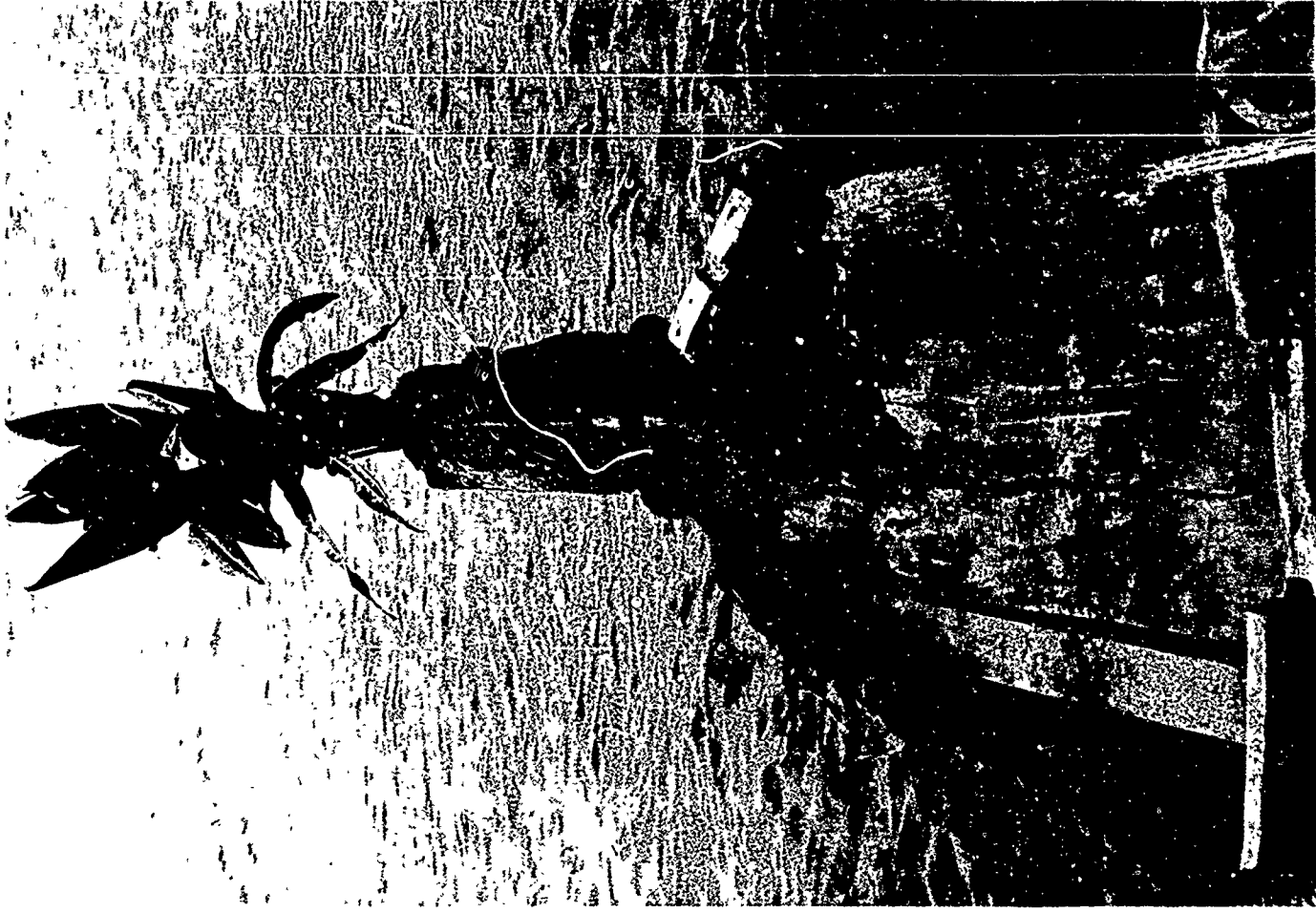
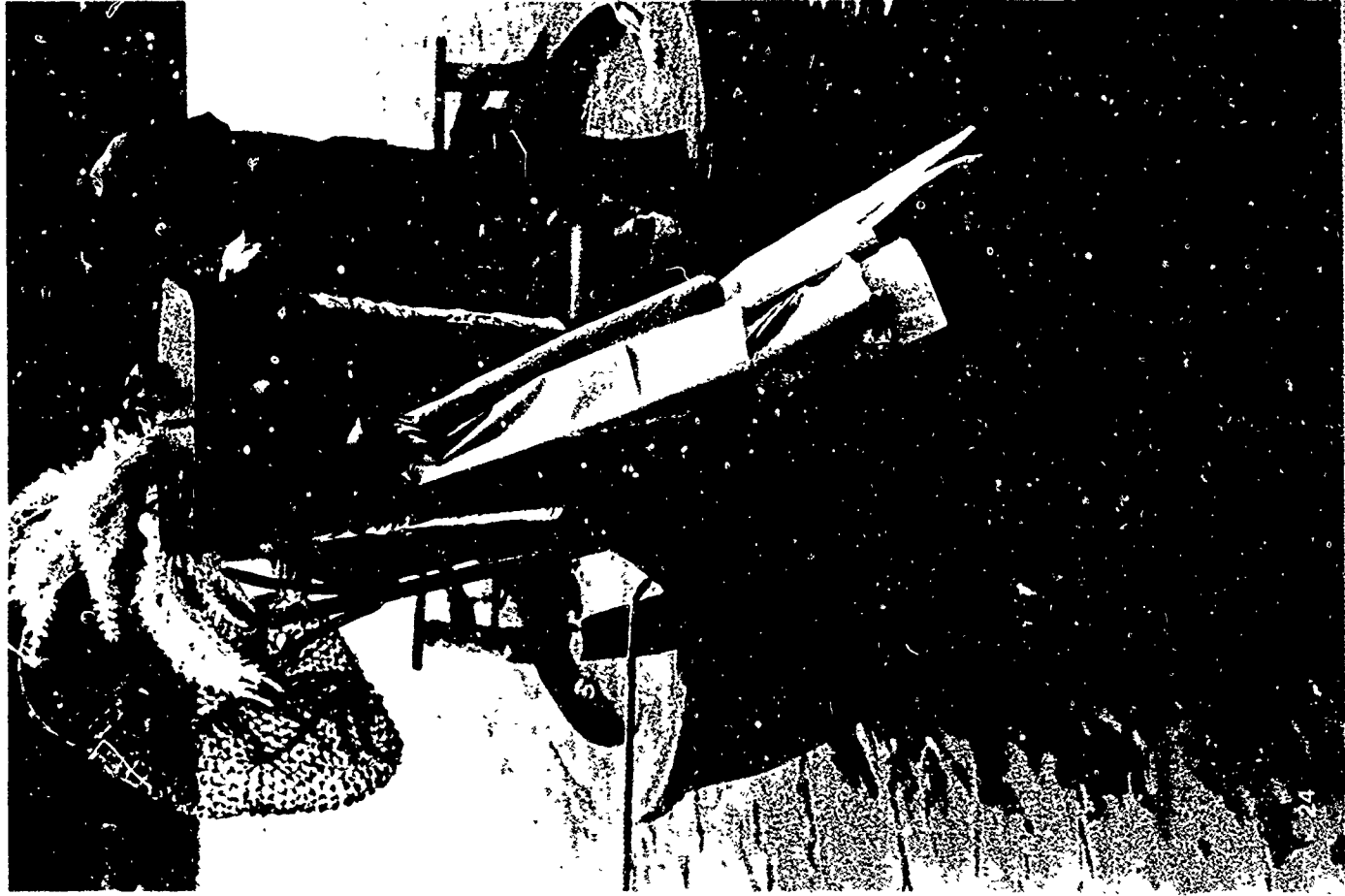
เมื่อเรือกลับมาจะมีการตั้งเทียนธูปบูชาต่างๆ น้อยๆ เพื่อแสดงความขอบคุณแก่เจ้าที่ต่อแม่ทัพที่ได้ประทานความคุ้มครองและประทานสัตว์น้ำที่จับมาได้ มีการจุดธูปและเซ่นไหว้ด้วยเหล้าโรง ของหวาน และผลไม้

บางโอกาสจะมีการผูกผ้าหรือตัวผ้าแดงที่ใบเรือใบขนาดใหญ่และนำกลับเข้าท่าเพื่อเป็นการแสดงความยินดีที่ชาวบ้านทราบว่าตนได้ประสมโชค

บางครั้งก็ถือว่าการสวมรองเท้าขึ้นเรือเป็นสิ่งที่ไม่ควรกระทำ ฉะนั้นก่อนลงเรือ การจะได้นั่งบนเก้าอี้ของเรือ หรือการประจําเรือถึงข้อปฏิบัติเกี่ยวกับขนบประเพณีของเรือนั้นๆ เสียก่อน



Religious/Folklore Influences on Thailand Boats



Fish Types and Fishing Areas

ชนิดของปลาและย่านที่จับ



Fish Types and Fishing Areas

Fishing in Thailand

Fishing ranks second to agriculture in economic importance. It is estimated that about 335,000 tons of fish are eaten each year, one-half of which is prepared fresh. Nearly every meal for the whole native population of Thailand consists of rice and fish in some form. Most Thais devote some time to fishing for the family needs, and about four million persons, or 14 percent of the total population, make fishing a full-time vocation.

Until quite recent times freshwater fish formed the major portion of the total fish catch. Now, with the population increasing faster than the fish catch, mass fishing techniques are being applied to wider areas. Motorization of fishing boats and the exploitation of demersal (bottom-dwelling) fish resources are changing the traditional structure of Thailand's fishing industry and family diet.

การประมงในประเทศไทย

การประมงมีความสำคัญทางเศรษฐกิจรองลงมาจากการกสิกรรม ประมาณว่าในปีหนึ่งมีการรับประทานปลาในราว ๓๓๕,๐๐๐ ตัน และเป็นปลาสดที่ใช้ประกอบอาหารเสียประมาณครึ่งจำนวน อาหารเกือบทุกชนิดของประชากรชาวไทยประกอบด้วยข้าวและปลาซึ่งปรุงขึ้นในลักษณะต่างๆ คนไทยส่วนมากใช้เวลาว่างบางครั้งออกไปหาปลา เพื่อนำมาเลี้ยงดูครอบครัว ประชาชนที่ยึดการประมงเป็นอาชีพมีประมาณสี่ล้านคน หรือร้อยละ ๑๔ ของจำนวนประชากรทั้งประเทศ

เมื่อไม่นานมานี้เอง ปรากฏว่าปริมาณปลาที่จับได้ทั้งหมดเป็นปลาน้ำจืดเสียเป็นส่วนใหญ่ แต่ปัจจุบันนี้จำนวนประชากรได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเกินกว่าปลาที่จับได้ จึงได้คิดหาวิธีการจับปลาเพื่อให้ได้ปริมาณคราวละมากขึ้นในพื้นที่กว้างขวางออกไปมาใช้ การใช้เครื่องมือจับปลาและการแสวงหาแหล่งปลาเหล่านี้ กำลังมีความเปลี่ยนแปลงมาสู่การอุตสาหกรรมประมงของประเทศ และอาหารประจำวันก็เปลี่ยนตามแบบธรรมเนียมดั้งเดิม

Figure 1. Gulf of Thailand : Depth of Water in Meters
รูปที่ ๑ อ่าวไทย : ความลึกของน้ำเป็นเมตร



ชนิดของปลาและย่านที่จับ

With 1,900 km of coast around the Gulf of Thailand, with another 800 km on the west coast of the Kra Peninsula between Malaysia and Burma, and with an extensive inland network of rivers, streams, and canals, Thailand is blessed with an abundance of fish of more than 2,000 species. Even the flooded rice fields provide fish for the farmer's table. The shallow Gulf is unusually suitable for fishing, and three-fourths of the coastal waters have marine fisheries, the largest number of which are in the north.

The Department of Fisheries conducts extensive research programs to increase knowledge of fish and their habits, improve fishing methods, and provide conservation controls. The chub mackerel population has become so depleted by overfishing that its fishing season is now carefully regulated. This fish appears to have a definite migration pattern, moving in large schools up the west coast of the Gulf from Suratthani in September and around the neck of the Gulf to the east coast, reaching Trad by the end of January.

ประเทศไทยเป็นประเทศที่อุดมสมบูรณ์ด้วยปลามากกว่า ๒,๐๐๐ ชนิด ซึ่งมียูตามบริเวณชายฝั่งทะเลโดยรอบอ่าวไทย มีความยาว ๑,๕๐๐ กม. และชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของบริเวณลุ่มลุ่มคลองกระระหว่างสหพันธ์มาเลเซียกับสหภาพพม่า มีความยาว ๘๐๐ กม. ตลอดจนตามแม่น้ำ ลำธาร และลำคลองในแผ่นดินอีกมากมาย แม้แต่ในนาข้าวที่น้ำนองก็ยังมีปลาพายเป็นอาหารของชาวนา อ่าวไทยตอนที่มีน้ำตื้นก็มีความเหมาะสมในการหาปลาอย่างประหลาด และมีการจับปลาทะเลกันตามน่านน้ำชายฝั่งทะเลประมาณสามในสี่ส่วน ทั้งยังได้ปริมาณมากที่สุดในตอนเหนือ (บริเวณอ่าวไทย)

กรมการประมงได้ดำเนินการในด้านการศึกษาวิจัยอย่างจริงจัง เพื่อเพิ่มพูนความรู้เกี่ยวกับเรื่องปลาและลักษณะนิสัยของปลาเหล่านั้น ตลอดจนปรับปรุงวิธีการจับปลา และหาวิธีการอนุรักษ์เพื่อสงวนพันธุ์ปลา ปรากฏว่าจำนวนปลาที่จับจะสูญพันธุ์ไปเพราะการจับมากเกินไป และเวลานี้รัฐบาลก็ได้ออกกฎหมายเกี่ยวกับกฎการจับปลาไว้อย่างรอบคอบ และ

ปรากฏว่าปลาที่มีการเคลื่อนย้ายถิ่นที่อยู่เป็นการประจำแน่นอน ก็เริ่มต้นแต่เดือนกันยายน ผู้ปลาก็เป็นจำนวนมากจะเคลื่อนย้ายจากจังหวัดสุราษฎร์ธานีขึ้นไปตามฝั่งตะวันตกของอ่าวไทย และผ่านบริเวณเกาะอ่าวไปทางฝั่งตะวันออก จนถึงจังหวัดตราดในปลายเดือนมกราคม

Fish Preserved in Ice-Filled Boxes Carried Ashore From C1-T7 at Pak Phanang

ปลาแช่แข็ง - บรรจุอยู่ในกล่องที่เต็มไปด้วยน้ำแข็งขนานจากเรือ ป.๑-๗ ที่ปากพนัง



Fish Types and Fishing Areas

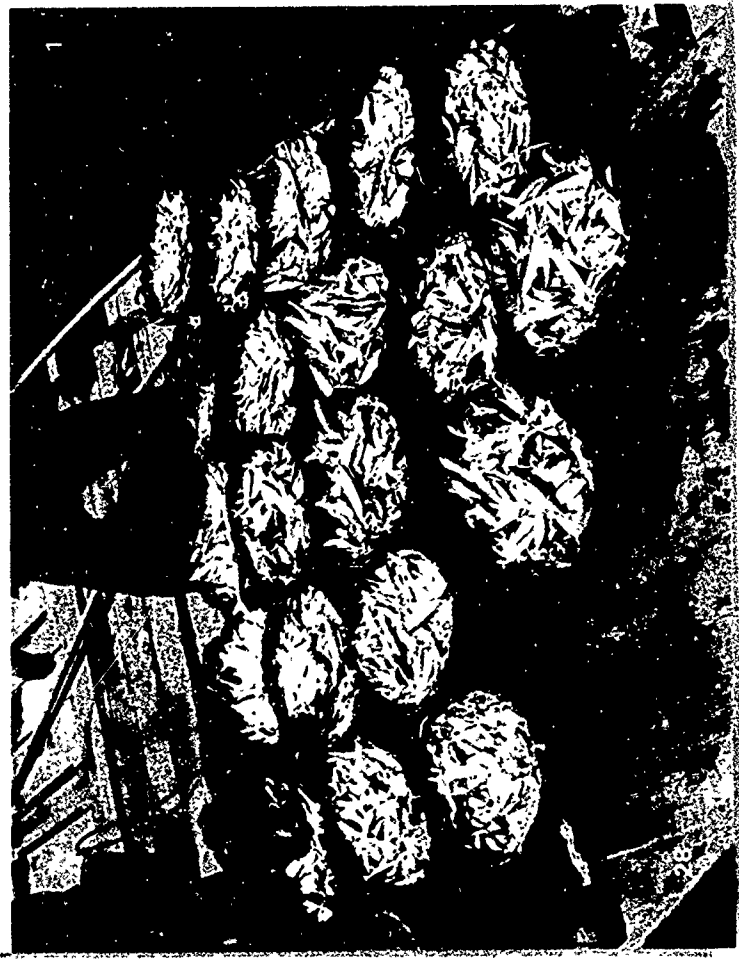
Marine Fish Types and Fishing Areas

In the past, when freshwater fish dominated Thailand's markets, the mackerel was the only marine species fished in quantity. Today, marine varieties account for 70 percent of the total annual catch of some 200,000 metric tons offered at auction in Bangkok, the commercial fishing center of the country. The popular chub mackerel constitutes about 10 percent of the total marine catch.

This revolution in the Thai fishing industry was brought about by demersal trawling, introduced as recently as 1958. Trawl fishing remained unsuccessful for some years owing to inexperience in trawling techniques and poor public response to the new fish varieties.

While fish are of first importance among marine catches, they are followed closely by clams, oysters, mussels, squid, cuttlefish, and octopods. Shrimp

Catch in Baskets for Offloading Show Pelagic Fish Caught by Gill Net and Purse Seine (1) and Varied Demersal Catch From Trawl Net (2)



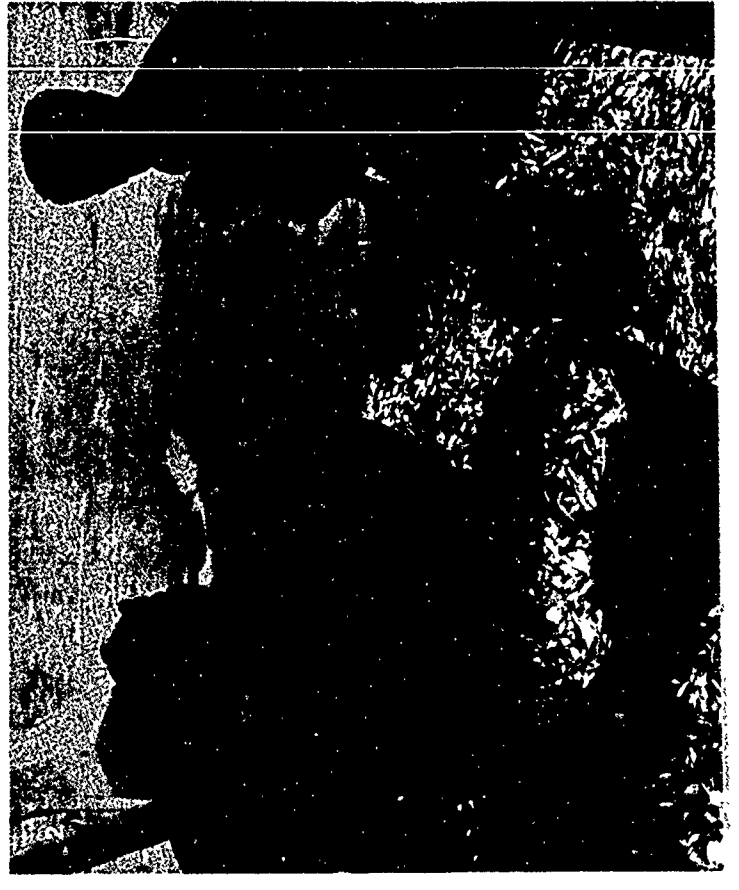
ชนิดของปลาทะเลและย่านที่จับ

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาในอดีต ตลาดเมืองไทยเต็มไปด้วยปลาน้ำจืด ปลาทะเลที่มีปริมาณส่วนใหญ่เป็นปลาทูเพียงชนิดเดียว แต่ในปัจจุบันมีปลาทะเลนานาชนิดที่ได้นำมาขายในจังหวัดพระนครอันเป็นศูนย์กลางของการค้าปลาทั่วประเทศ คิดเป็นจำนวนร้อยละ ๗๐ ของปริมาณปลาที่จับได้ทั้งหมดในหนึ่งๆตกคราว ๒๐๐,๐๐๐ เมตริกตัน จำนวนปลาที่จับได้เป็น ๑๐% ของจำนวนปลาที่จับได้ทั้งหมด

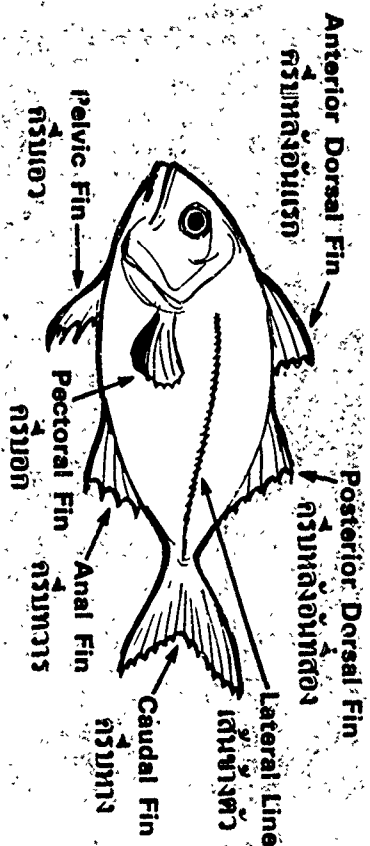
ความเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับการอุตสาหกรรมประมงของประเทศไทย เริ่มด้วยการนำอวนลากมาใช้ทำการจับปลาพื้นดิน เมื่อไม่นานมานี้ ราวปี พ.ศ. ๒๕๐๑ การจับปลาด้วยอวนลากนี้ไม่ประสบผลดีอยู่หลายปี เนื่องจากยังมีประสบการณ์เกี่ยวกับการใช้เครื่องมือไม่พอ และประกอบกับประชาชนยังไม่นิยมกินปลาชนิดใหม่ๆ

ในบรรดาสัตว์ทะเลที่จับได้ ปลาน้ำจืดมีความสำคัญเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาได้แก่

สัตว์ทะเลที่จับได้ในทะเลที่ใกล้จะถูกละทิ้งจากเรือ เป็นจำพวกปลาเหมา ท้องขาวอวนลอยและอวนล้อมจับ (๑) และเป็นจำพวกปลาหน้าดินที่จับด้วยอวนลาก (๒)



ชนิดของปลาและย่านท่าจับ



Parts of the Fish Helpful for Identification

ส่วนต่างๆ ของปลาที่ช่วยในการจำแนกชนิด

lead the crustacean catches.

The chief fish types, according to the Department of Fisheries and as rated by volume demand and price on the Bangkok market, are presented here in two categories: (1) pelagic (literally "marine" but used here for saltwater fish caught near the surface) and (2) demersal (bottom-dwelling fish and crustaceans). They are listed in order of economic importance.

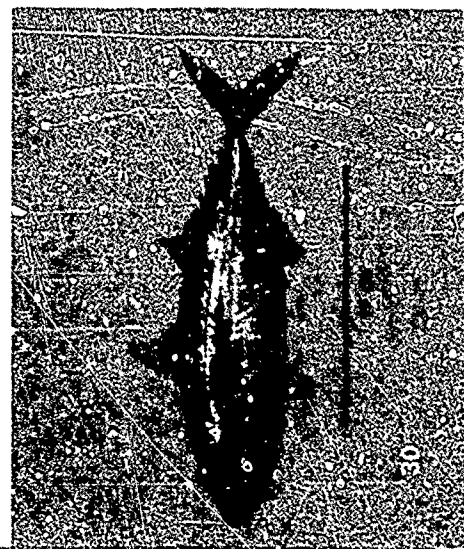
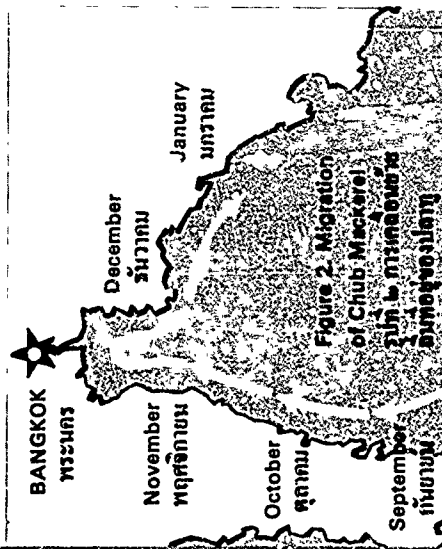
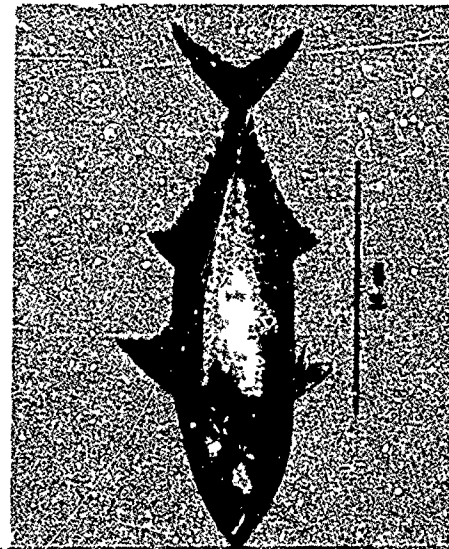
หอยประเภทที่มีสองฝา (หอยแมลงภู่ หอยแครง หอยกะพง) หอยนางรม และปลาหมึกชนิดต่าง ๆ สำหรับสัตว์ชนิดที่จับไปลือกแช่หุ้มตัวด้วยกันแล้ว กุ้งนับว่ามีความสำคัญจนหนักว่าสัตว์ชนิดอื่น

อาศัยหลักฐานจากกรมประมง จากปริมาณความต้องการและการตลาดของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดของปลาที่จับมาขึ้นตลาดไว้ในทันที โดยแบ่งออกเป็นสองประเภทด้วยกันคือ ๑. ปลาเก๋วน้ำ (ปลาน้ำเค็มที่จับได้ใกล้ผิวน้ำ) และ ๒. ปลาน้ำดิน (ปลาและสัตว์ชนิดที่จับไปลือกแช่หุ้มตัวอยู่ก้นบ้นพื้นน้ำที่อ่าวทะเล) เรียงลำดับตามความสำคัญทางเศรษฐกิจ

1. A Catch of Mussels
 2. Squid Drying on Racks
๑. หอยแครงที่จับได้
 ๒. การตากปลาหมึกบนตะแกรง



Fish Types and Fishing Areas



Pelagic Fish Types

1. Chub Mackerel: Most popular of Thai marine fishes, the little chub mackerel, 13 to 17 centimeters long, is iridescent light green above and silver below. It has a row of 12 to 14 blackish spots near its dorsal fins.

Fishing Techniques: Chinese purse seine, Siamese purse seine, drift gill net, and bamboo stake trap.

Fishing Areas: Generally distributed around the Gulf and the Andaman Sea, the chub mackerel appears to have a definite migration pattern (Figure 2).

Fishing Season: Year round except from April 15 to June 14. Government restrictions during this period are: (1) No fishing with gill nets or purse seines unless by written permission from the Director of the Department of Fisheries; and (2) fishing with encircling gill nets permitted only if the net mesh size is 4.7 centimeters or larger.

The chub mackerel is the only Thailand salt-water fish subject to seasonal fishing regulations. All others may be fished all the year round.

2. Rakegilled Mackerel: Similar in appearance to the chub mackerel, the rakegilled mackerel has a slightly larger but narrower body, bigger eyes, and 16 blackish spots near the dorsal fins.

Fishing Techniques: Chinese purse seine, Siamese purse seine, drift gill net, and bamboo stake trap.

Fishing Areas: Generally distributed around Thai coastal waters.

ชนิดของปลาผิวน้ำ

๑. ปลาทู เป็นปลาทะเลที่รู้จักกันดีในประเทศไทย มีขนาดเล็ก ความยาว ๑๓ ถึง ๑๗ ซม. ถ้าตัวตอนบนมีสีเหลืองเขียวไหม้อ่อน และตอนล่างมีสีเงิน โกล่รับหลังมีจุดสีดำตั้งแต่ ๑๒ ถึง ๑๔ จุด เรียงเป็นแถวไปตามลำตัว

วิธีการจับ ใช้อวนตัก อวนลาก (อวนชน) อวนลอย และโป๊ะ

พื้นที่จับ บริเวณรอบ ๆ อำเภอ และทะเลอันดามัน ปลาทูมีการเคลื่อนย้ายถิ่นที่อยู่เป็นประจำแน่นอน

ฤดูจับปลาทู จับได้ตลอดทั้งปี ยกเว้นช่วงเดือนที่ ๑๕ เมษายน จนถึง ๑๔ มิถุนายน ซึ่งมีพระราชบัญญัติออกไว้ดังนี้

(๑) ห้ามจับปลาค้างคาว อวนตัก หรือ อวนล้อมจับ นอกจากจะได้รับการอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากอธิบดีกรมประมง

(๒) อนุญาตให้ทำการจับปลาค้างคาวอวนล้อมจับได้ แต่ต้องมียาฆ่าโรคติดต่อตั้งแต่ ๔.๑ ซม. ขึ้นไป

ในประเทศไทย ปลาทูเป็นปลาเพียงชนิดเดียวที่มีการกำหนดข้อบังคับต่าง ๆ ให้จับได้ตามฤดูกาล ส่วนปลาอื่นๆ ทุกชนิดจับได้ตลอดทั้งปี

๒. ปลาลัง ปลานึ่ง ปลาทูน่า มีรูปร่างเห็นได้ชัดว่าต่างกับปลาทู ตัวโตกว่า (มีคางยาวถึง ๓๐ ซม.) คางโตกว่าปลาทู และมีจุดดำ ๑๖ จุดใกล้กับหาง

วิธีการจับ ใช้อวนล้อม อวนตัก อวนชน อวนลอย และโป๊ะ

พื้นที่จับ มีอยู่ทั่วไปตามน่านน้ำชายฝั่งทะเลของประเทศไทย

ชนิดของปลาและย่านที่จับ

3. Spanish Mackerel: A large, cigar-shaped fish, 30 to 90 centimeters long, the Spanish mackerel has a dark (brown or blackish) upper body, silvery white belly, with three black spots nearly as big as the eye along the sides.

Fishing Techniques: Drift gill net, bamboo stake trap, and hook and line.

Fishing Areas: Generally distributed throughout the Gulf, and particularly around the coastal waters near Chanta Buri, Rayong, Chon Buri, Prachuap Khiri Khan, and Ranong.

4. Bonito: Also known as the oceanic tuna, the bonito is easily recognized by its torpedo-shaped, tough, sleek, nearly scaleless body. The only scales are a corselet around its body behind the head. From 30 to 50 centimeters long, the bonito has a silvery black upper body and white belly with two to four black spots under the ventral fins.

Fishing Techniques: Encircling gill net, drift gill net, bamboo stake trap, and hook and line.

Fishing Areas: Generally distributed throughout the Gulf. The largest catches are made between August and October.

5. Sardine: Long, thin, and flat, the sardine is silvery white with dark dorsal and caudal fins—the other fins remain white. The sardine is 14 to 18 centimeters long.

Fishing Techniques: Chinese purse seine, Siamese purse seine, and bamboo stake trap.

Fishing Areas: While found in all of the Gulf's coastal waters, the sardine is said to be particularly abundant around Rayong, Chon Buri, Samut Prakan, Prachuap Khiri Khan, and Chumphon.

๓. ปลาอินทรี เป็นปลายาวขนาดใหญ่วางกลีบหูหรือซี่กรงยาวตั้งแต่ ๓๐ ถึง ๕๐ ซม. ลำตัวตอนบนมีสีเข้ม (สีน้ำตาลหรือสีก่อน้ำดำ) ท้องสีเงินขาว ข้างลำตัวมีจุดดำสามจุดเรียงกันไปตามลำตัวทั้งสองข้างขนาดเท่าลูกตา

วิธีการจับ ใช้วางลอย โป๊ะ และเบ็ด

ย่านที่จับ มีอยู่ทั่วไปในอ่าวไทย โดยเฉพาะตามน่านน้ำชายฝั่งบริเวณใกล้จังหวัดฉะเชิงเทรา ระยอง ชลบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และระนอง

๔. ปลาโอ หรือที่รู้จักกันอีกชื่อหนึ่งว่า ปลาทูน่า ปลาชนิดนี้สังเกตได้ง่าย มีรูปร่างคล้ายเตี๊ยมโต ตัวข้างเรียบเป็นมัน เกือบไม่มีเกล็ดที่ตัว มีเขียงเกล็ดที่ใช้ป้องกันอยู่ด้านหลังหัว ขนาดยาวตั้งแต่ ๓๐ ถึง ๕๐ ซม. ส่วนลำตัวมีสีเงินดำ และท้องขาว ใต้กรวยท้องมีจุดดำสองถึงสี่จุด

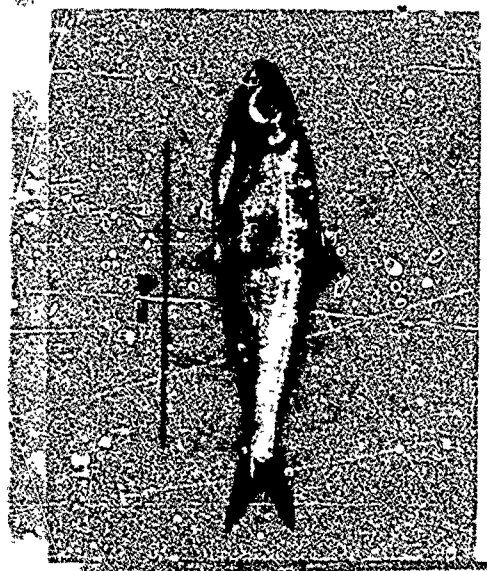
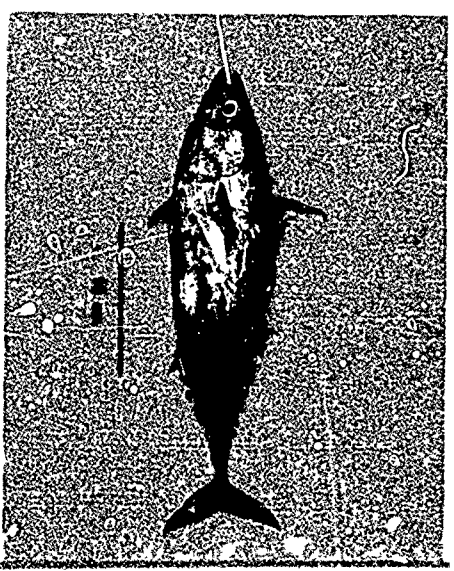
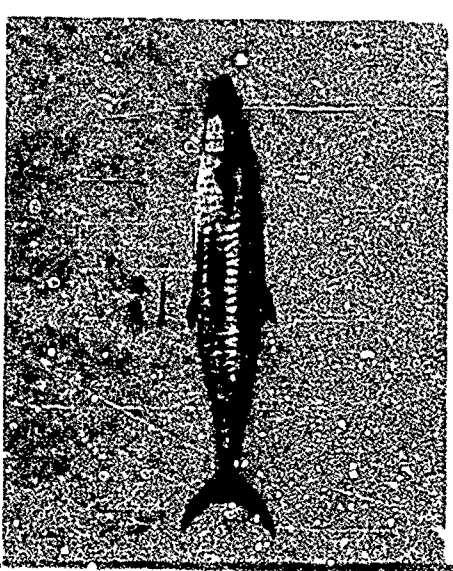
วิธีการจับ ใช้วางลอยเบ็ด อวนลอย โป๊ะ และเบ็ด

ย่านที่จับ มีอยู่ทั่วไปในอ่าวไทย จับได้มากที่สุด ในระหว่างเดือนสิงหาคมถึงเดือนตุลาคม

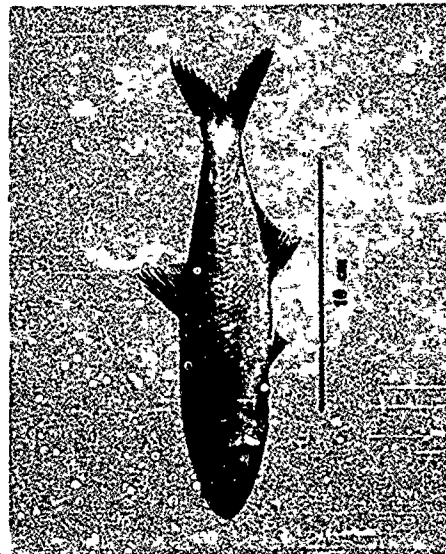
๕. ปลาอกระ ปลาขนาดเล็ก ปลาหลังเขียว ตัวขาวบางและแบน สีเงินขาว กรวยหลังและกรวยหางสีเข้มกว่าอื่น ๆ สีขาว ลำตัวยาว ๑๔ ถึง ๑๘ ซม.

วิธีการจับ ใช้วางลอย อวนตัก อวนถ่วงจับชนิดต่างๆ และโป๊ะ

ย่านที่จับ มีอยู่ในน่านน้ำชายฝั่งทะเลทั่วไปตลอดอ่าวไทย โดยเฉพาะที่ระยอง ชลบุรี สมุทรปราการ ประจวบคีรีขันธ์ และชุมพร



Fish Types and Fishing Areas



6. Mustard Anchovy: Almost identical in size, shape, and color to the sardine, the mustard anchovy has a single black spot over the gill cover, and only the caudal fin has a black edge.

Fishing Techniques: Stern trawl net and bamboo stake trap.

Fishing Areas: All over the Gulf but especially in Samut Prakan, Tachin River, Sawi Bay, Ko Samui, Ko Samet, Rayong, Chanta Buri River, and Phuket.

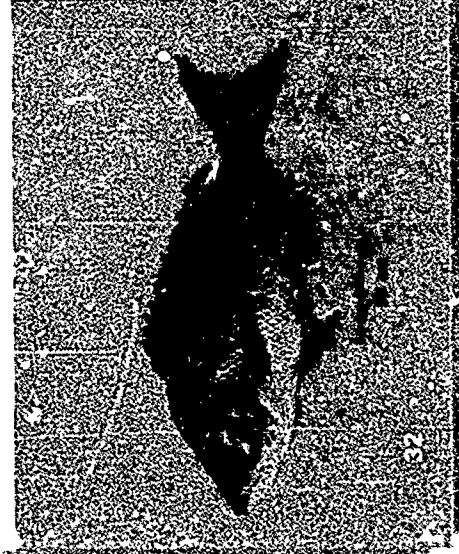


Demersal Fish Types

1. Six-Tooth Threadfin: The long, somewhat flat body of the threadfin is dark pink or red above and silvery white below. It has dark red spots along its sides, together with some yellow and silvery stripes. The threadfin has a large mouth and is 20 to 30 centimeters long.

Fishing Techniques: Trawl net, gill net, and bamboo stake trap.

Fishing Area: Mostly caught on the bottom near Prachuap Khiri Khan.



2. Monocle Bream: About the same size and shape as the threadfin, the monocle bream has a purplish brown or grayish brown upper body, silvery white belly, and blue and yellow stripes near the eyes and mouth.

Fishing Technique: Trawl net.

Fishing Area: Near Prachuap Khiri Khan.

๖. ปลาแวน ปลาชะโด มีขนาดรูปร่างและสีเกือบเหมือนกัน ปลาออกเร ที่เหนือเหงือกของปลาแวน มีจุดดำอยู่หนึ่งจุด และทำขอบครีบหางเพื่งแห้งตัวเท่านั้นที่สีดำ

วิธีการจับ ใช้จวนลากท้ายเรือและโป๊ะ

ย่านที่จับ มีอยู่ทั่ว ๆ ไปในอ่าวไทย แต่โดยเฉพาะที่จังหวัดสมุทรปราการ (บริเวณปากน้ำ) แม่น้ำที่จีน (ปากน้ำ) อ่าวสัว เกาะสมุย เกาะเสม็ด ระวังของ แม่น้ำจันทบุรี (ปากน้ำ) และภูเก็ต

ชนิดของปลาหน้าดิน

๑. ปลาทรายแดง ปลาทรายแดงมีหัวขาวและค่อนข้างแบน ส่วนบนของลำตัวมีสีชมพูแก่ หรือแดง ส่วนล่างสีเงินขาว ตลอดด้านข้างของตัวมีจุดแดง ๆ และแถบสีเหลืองและสีเงิน ปากกว้างและตัวยาว ๒๐ ถึง ๓๐ ซม.

วิธีการจับ ใช้จวนลาก อวนติดตา และโป๊ะ

ย่านที่จับ ส่วนมากจับได้ที่บริเวณพื้นที่ท้องทะเล ใกล้จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

๒. ปลาทรายขาว มีขนาดเท่ากับปลาทรายแดงและรูปร่างเหมือนกัน ส่วนบนของลำตัวมีสีน้ำตาลม่วง หรือน้ำตาลเทา ท้องสีเงินขาว มีแถบสีฟ้าและสีเหลืองใกล้ตาและปาก

วิธีการจับ ใช้จวนลาก

ย่านที่จับ บริเวณจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ชนิดของปลาและย่านจับ

3. **Lizard Fish:** The lizard fish has a long, slender, cylindrical body, 25 to 30 centimeters in length, with a head like a lizard. Its body is brown or brownish gray with gray or yellowish white fins.

Fishing Technique: Trawl net.

Fishing Area: Chumphon, Prachuap Khiri Khan, Samut Prakan, Chon Buri, and Rayong.

๓. ปลาปลากตม ปลาหัวตุ๊กแก ปลาชนิดนี้มีลำตัวยาวกลมเรียว ยาว ๒๕ ถึง ๓๐ ซม. หัวคล้ายตุ๊กแก ตัวสีน้ำตาลหรือสีเทาปนน้ำตาล ครีบสีเทาหรือขาวเหลือง

วิธีการจับ ใช้อวนลาก

ย่านที่จับ ชุมพร ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรปราการ ชลบุรี และระยอง

4. **Slender Trevally:** The slender trevally has an oval, slightly flat body and a small mouth. It is 15 to 30 centimeters long, and its upper body is bluish green while its belly is silvery white. Its sides are marked with a single yellow stripe.

Fishing Techniques: Trawl net and bamboo stake trap.

Fishing Area: Caught in greatest numbers near Prachuap Khiri Khan, Chon Buri, and Rayong.

๔. ปลาตีนขนช่วงตลอด ปลาตีนขนช่วงตลอด ปลาชนิดนี้มีรูปร่างเป็นรูปไข่ ลำตัวเรียวและแบนบนเล็กน้อย ปากเล็ก ตัวยาว ๑๕ ถึง ๒๐ ซม. ส่วนบนตัวสีเขียวปนน้ำเหลืองสีฟ้า ห้องสีเงินขาว ที่ลำตัวมีแถบสีเหลืองทางนึ่งแถบ

วิธีการจับ ใช้อวนลากและโป๊ะ

ย่านที่จับ จับได้มากที่สุดในเขตจังหวัดประจวบ-คีรีขันธ์ ชลบุรี และระยอง

5. **Hairtail:** Also called the largehead ribbon-fish, the hairtail is a big fish about 90 centimeters long with a silvery white, sword-like body and a large, sharp mouth.

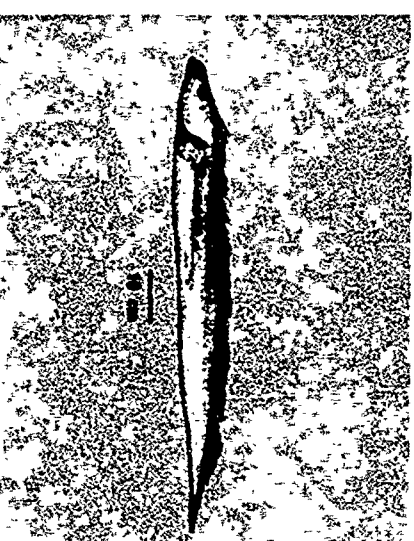
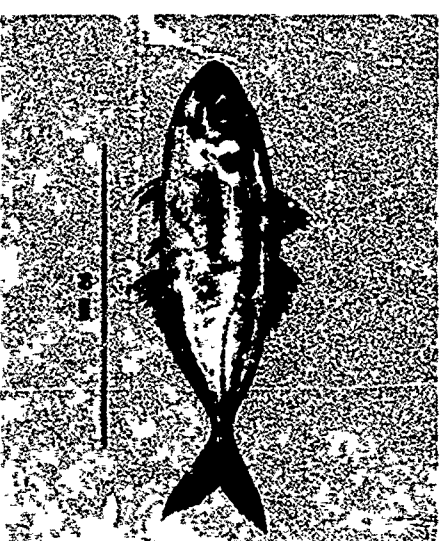
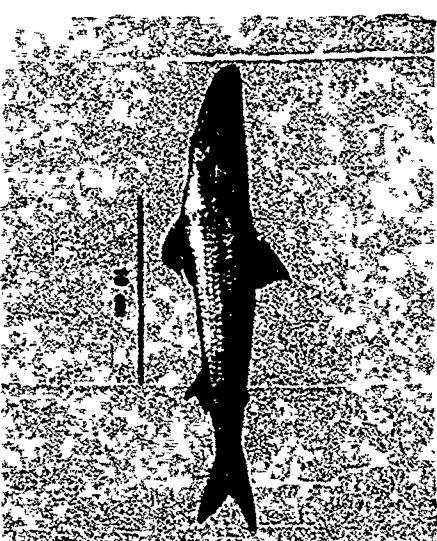
Fishing Techniques: Trawl net, drift gill net, and bamboo stake trap.

Fishing Areas: Found on the sea bottom in shallow coastal waters, especially near Samut Prakan, Chon Buri, Rayong, and Prachuap Khiri Khan.

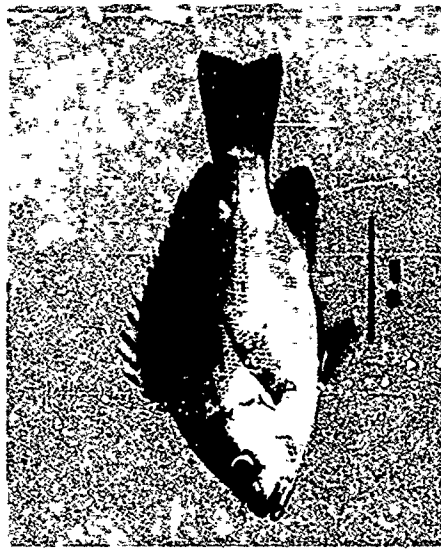
๕. ปลาดาบเงิน เป็นปลานานาชนิดใหญ่ ยาวประมาณ ๙๐ ซม. ลำตัวสีเงินขาวมีรูปร่างเหมือนดาบ ปากกว้าง และแถบ

วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนลอย และโป๊ะ

ย่านที่จับ มีอยู่ตามพื้นที่อ่าวทะเลในเขตนี้โดยเฉพาะในเขตสมุทรปราการ ชลบุรี ระยอง และประจวบ-คีรีขันธ์



Fish Types and Fishing Areas



6. Red Snapper: About 50 centimeters long, the red snapper has a wide, flat body, a big head, and a wide mouth with thick lips. It is light red all over with a dark red stripe on the head and two others running the length of the body.

Fishing Techniques: Trawl net, encircling gill net, hook and line, basket trap, and bamboo stake trap.

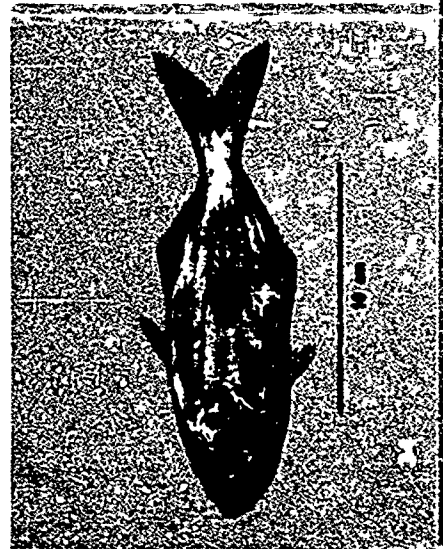
Fishing Areas: Particularly around and under rocks near Prachuap Khiri Khan, Samut Prakan, Chon Buri, Rayong, and Ranong.



7. Catfish: Taking its name from the six whiskers growing from each side of the mouth, the catfish has a blue upper body and a yellowish white belly. All fins are white and red. The catfish is from 20 to 40 centimeters long.

Fishing Techniques: Trawl net, bamboo stake trap, and hook and line.

Fishing Areas: Near river mouths and around Samut Sakhon.



8. Milky Whitefish: Long and flat with a wide mouth, the whitefish has a grayish white upper body and silvery white belly. It has a single black spot at the rim of the gill cover. A small fish, it averages 15 to 20 centimeters in length.

Fishing Techniques: Trawl net, encircling gill net, and bamboo stake trap.

Fishing Areas: Around Samut Prakan, Chon Buri, Rayong, Tachin River, Prachuap Khiri Khan, Nakhon Si Thammarat, and Chumphon.

๖. ปลากระพงแดง ปลาชนิดนี้ยาวประมาณ ๕๐ ซม. ตัวแบน กว้าง หัวโต ปากกว้าง และหัวเป็นเหลี่ยมเด่นชัด อ่อนตลอดทั้งตัว มีแถบสีแดงตามแนวก้นและตามแต่ละซี่ของแถบยาวตามลำตัว

วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนล้อมติด เบ็ด ตก และโป๊ะ

ย่านที่จับ บริเวณที่มีกองหินใต้ทะเลในเขตจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ สมุทรปราการ ชลบุรี และระยอง

๗. ปลาคอดสีขาว ปากแบนและปากกลมมนหัวแหลม หักเส้น ส่วนบนของตัวสีฟ้าและท้องสีขาวแก้มถึง ขี้นทั้งหมดสีขาวและแดง ตัวยาวตั้งแต่ ๒๐ ถึง ๔๐ ซม.

วิธีการจับ ใช้อวนลาก โป๊ะและเบ็ด

ย่านที่จับ บริเวณปากแม่น้ำท่าจีนและในเขตจังหวัดสมุทรสาคร

๘. ปลาใบขนุน ปลาขนุน ปลาทั้งขนุน ปลาสาหร่าย ตัวแบน ปากกว้าง ส่วนตัวตอนบนสีเทาขาว ท้องสีเงินขาว ก้นมีแถบเรียวคมจุดดำบนจุด ปลาใบขนุนเป็นปลาขนาดเล็ก ตัวยาวประมาณ ๔๕ ถึง ๖๐ ซม.

วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนล้อมติด และโป๊ะ

ย่านที่จับ บริเวณจังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ระยอง แม่น้ำท่าจีน (ปากน้ำ) ประจวบคีรีขันธ์ นครศรีธรรมราช และชุมพร

ชนิดของปลาและย่านที่จับ

9. Giant Barracuda: A long, cylinder-shaped fish, with a sharp, wide mouth, the big barracuda measures about 150 centimeters. The upper body is gray, the belly is silvery white, and gray stripes run along the sides. Fierce and carnivorous, the barracuda eats fish and other sea animals.

Fishing Techniques: Trawl net, drift gill net, bamboo stake trap, and hook and line.

Fishing Areas: Around Samut Prakan, Chon Buri, Chanta Buri, and Prachuap Khiri Khan.

10. White Pomfret: The kite-shaped, silver pomfret has a grayish or purplish white upper body and a silver belly. About 20 to 30 centimeters long, it is a popular fish in Thai restaurants all along the coast.

Fishing Techniques: Trawl net, luring purse seine, and bamboo stake trap.

Fishing Areas: Sea Shallow coastal regions around Songkhla, Nakhon Si Thammarat, Chumphon, Prachuap Khiri Khan, Samut Sakhon, and Trad

11. Stingray: With a nearly square, very flat body and a tail longer than the body itself, the red or yellowish brown stingray is a about 25 centimeters long.

Fishing Areas: Shallow coastal regions around Songkhla, Nakhon Si Thammarat, Chumphon, Prachuap Khiri Khan, Samut Sakhon, and Trad.

๕. ปลาตลก ปลาเนื้ออ่อน เป็นปลาตัวยาวกลม ทุกรอบอก ปากแหลมและกว้าง ปลาตลกอย่างโตหา ประมาณ ๕๕๐ ซม. ตัวโตตัวอ่อนมีสีเทา ห้องสีเงินขาว ตลอดความยาวของลำตัวมีแถบสีเทา ปลาชนิดนี้กินพืชและกินเนื้อสัตว์เป็นอาหาร เช่นปลาและสัตว์ทะเลอื่น ๆ

วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนลอย โป๊ะ และเบ็ด

ย่านที่จับ บริเวณอ่าวปัตตานีอ่าวปรามการ ชลบุรี จันทบุรี และประจวบคีรีขันธ์

๑๐. ปลากระเบนสีขาว มีรูปร่างแบนเหมือนว่า ส่วนตอนบนของลำตัวสีเทา หรือขาวปนม่วง และท้องสีขาว ขาวประมาณ ๒-๐ ถึง ๓๐ ซม. เป็นปลาที่ได้รับความนิยมกันมากตามภัตตาคารชาวทะเลทั่วไป

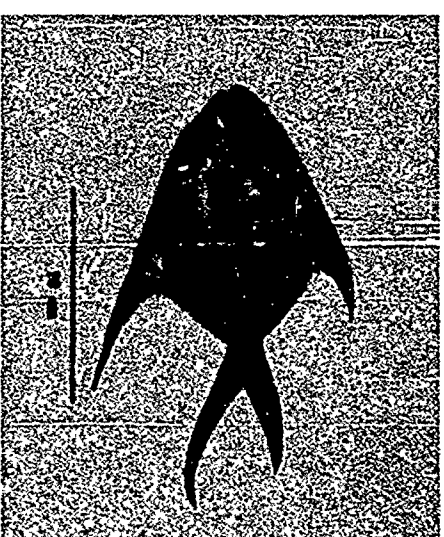
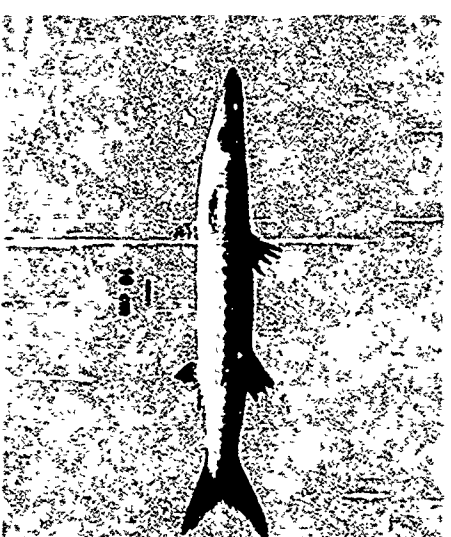
วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนซั้ง และโป๊ะ

ย่านที่จับ มีอยู่ในเขตปัตตานี บริเวณชายฝั่งจังหวัดสงขลา นครศรีธรรมราช ชุมพร ประจวบคีรีขันธ์ ตราด ตาก และตราด

๑๑. ปลากระเบนตัวปราง กีบเป็นเตี้ยคล้ายงูตัวดี และแบนมาก ทางยาวกว่าตัว ปลากระเบน ยาวประมาณ ๒-๕ ซม. ตัวโตแสดงการมีตาตลบมาเหลือง

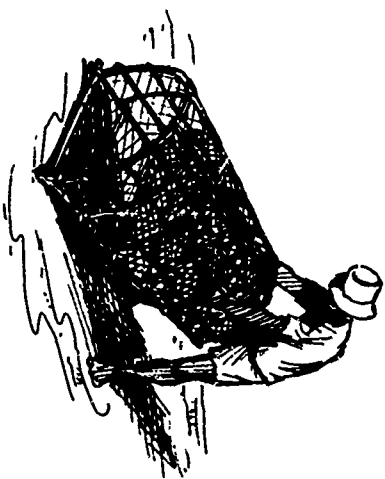
วิธีการจับ ใช้อวนลาก อวนลอย เบ็ด และโป๊ะ

ย่านที่จับ บริเวณอ่าวจังหวัดชุมพร ประจวบคีรีขันธ์ ชลบุรี ระยอง และจันทบุรี



Fishing Techniques and Equipment

วิธีการจับปลาและอุปกรณ์



Fishing Techniques and Equipment

Marine Fishing Techniques in Thailand

While there are dozens of different fishing techniques used in the Gulf of Thailand, particularly for near shore fishing, all of them use either a *net*, a *hook and line*, or a *trap*. Since the purpose of this book is to assist in developing an understanding of the operational characteristics and identification features of Thai vessels, only boat-based fishing techniques are described here.

These three types of fishing gear are used in one or more of three different ways: *dynamic*, *passive*, or *stationary*. (Figure 1.)

In the dynamic method, the fish literally are dredged up from the sea bottom by an open-mouthed tow net being dragged along by one or more boats.

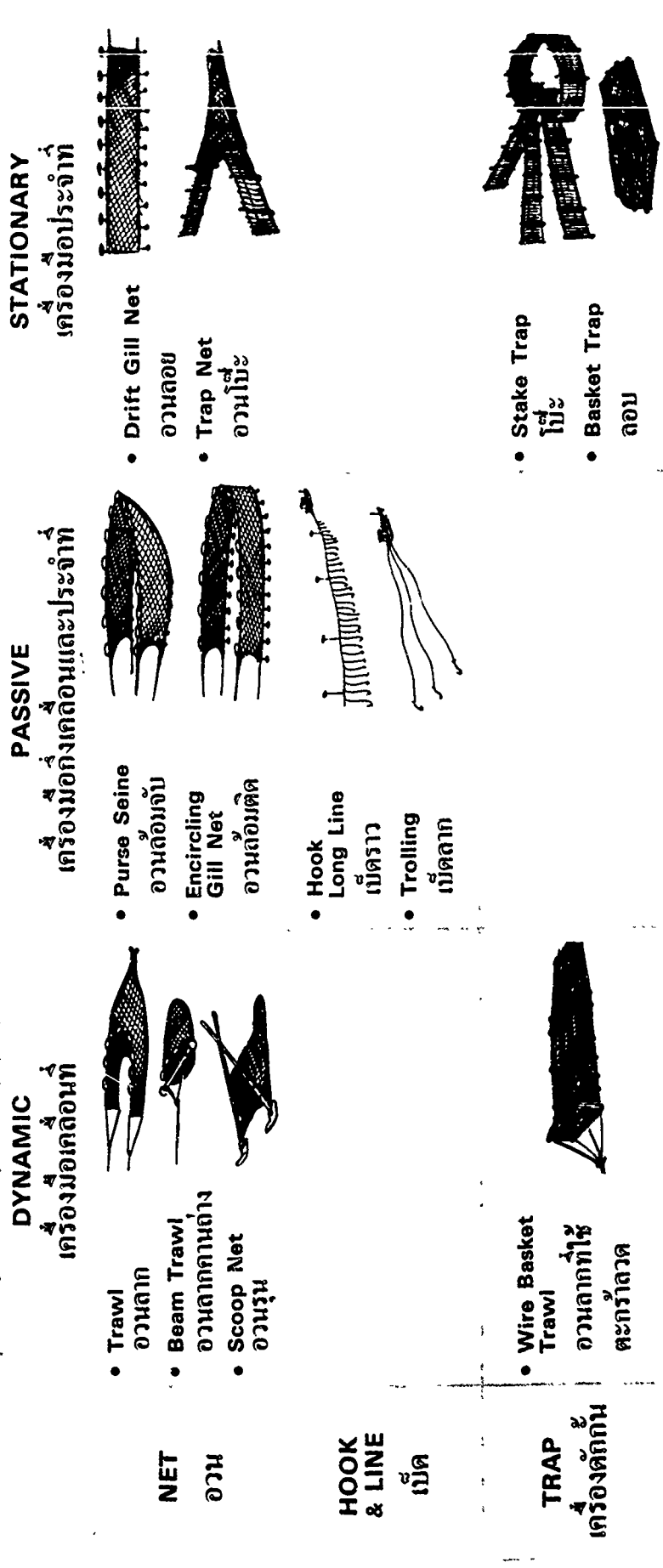
วิธีการจับปลาทะเลในประเทศไทย

วิธีการจับปลาที่ใช้กันในอ่าวไทยโดยเฉพาะตามชายฝั่งทะเล มีอยู่มากมายหลายอย่างด้วยกัน เครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ใช้เหล่านี้ได้แก่ประเภท อวน เบ็ด หรือโป๊ะ ^A เหมืองจกตามมุ่งหมายของการจัดทำหนังสือเล่มนี้นั้นมีขึ้นเพื่อช่วยในการพิสูจน์ทราบ และตรวจจับสัตว์ต่าง ๆ ได้อย่างถูกต้องแม่นยำขึ้น จึงขอกล่าวไว้แต่เพียงวิธีการจับปลาโดยใช้วิธีเท่านั้น เครื่องมือที่ใช้จับปลาทางสามชนชนิดดังกล่าวมาแล้ว มีลักษณะการใช้แตกต่างกัน ซึ่งอาจจะใช้ในลักษณะใดลักษณะหนึ่งหรือหลายลักษณะก็ได้ ได้แต่การใช้ในลักษณะเคลื่อนที่ ในลักษณะกึ่งเคลื่อนที่และกึ่งประจำที่ กับในลักษณะประจำที่ (ดูรูปที่ ๑)

วิธีใช้ในลักษณะเคลื่อนที่ จะใช้เรือลำเดียวหรือหลายลำทำการลากอวนเชิงเปิดไปลากอวนไปตามพื้นที่ของทะเล

รูปที่ ๑ การประมงแบบต่างๆ ในประเทศไทย

Figure 1. Modes of Thailand Fishing



วิธีการจับปลาและอุปกรณ์

In the passive method, the fish are surrounded by a net. They are captured either by driving them into the meshes or by drawing the bottom of the net together so that it becomes a huge dip net.

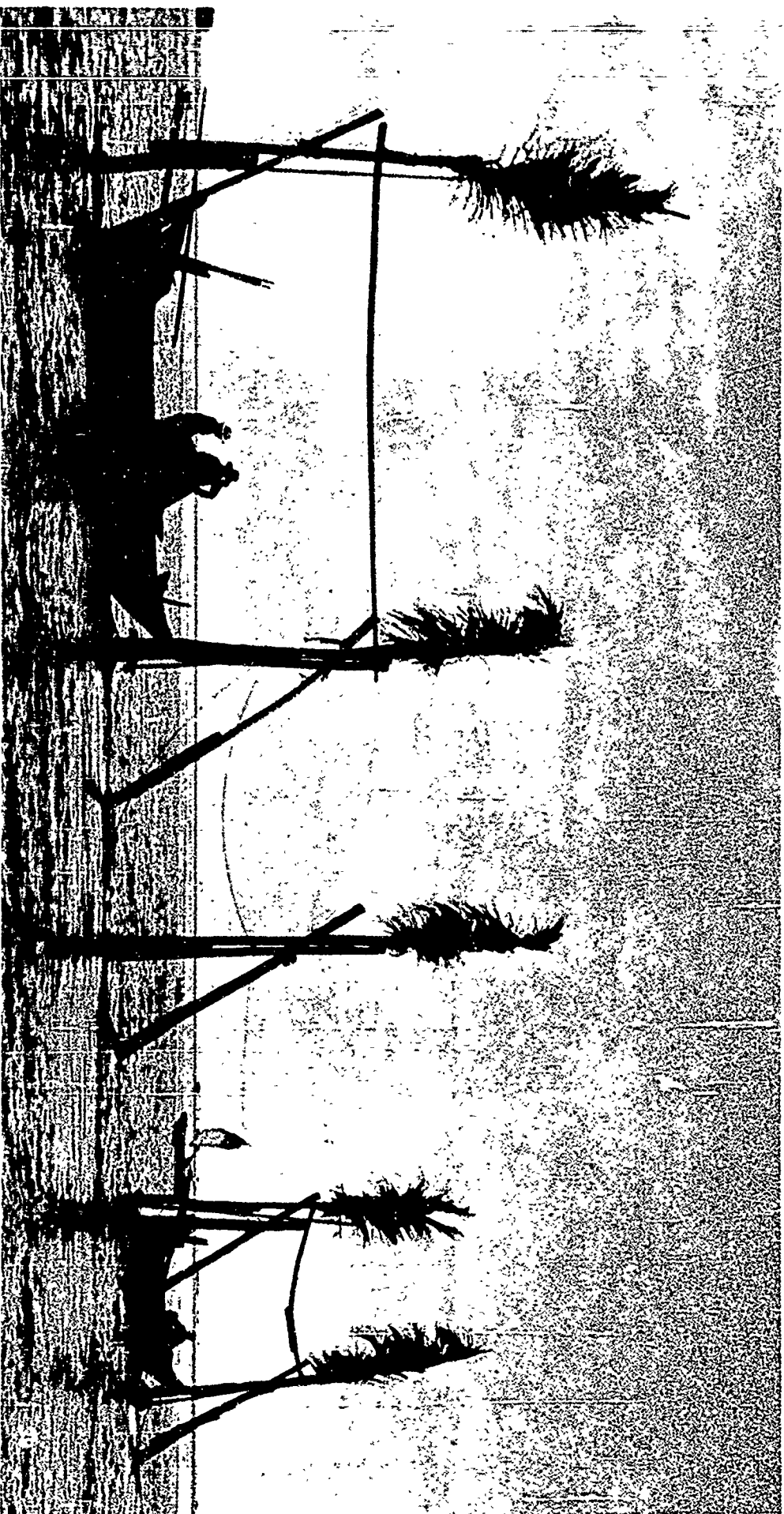
In the stationary method, the trap or net is fixed and the fish must swim into it to be captured. While most stationary gear is shore based, the deep bamboo or the wire net stake trap and the drift gill net are stationary devices operated in the open sea.

Sut Bag Nets With Catch of Sea Shrimp Are Being Hauled Aboard C 8 - T 14 Vessels

วิธีใช้ในลักษณะนี้คือการล้อมปลาและดึงประจักษ์ จะใช้เวลานานมากใหญ่ล้อมฝูงปลาไว้ แล้วทำการจับปลาโดยใช้ปลาติดตาอวน หรือโดยการรวบกันอวนเข้าหากันให้ในลักษณะเหมือนตัวอวนใหญ่ขึ้นเอง

วิธีใช้ในลักษณะประจักษ์ ใช้ได้กับประจักษ์หรืออวนซึ่งอยู่ประจักษ์ ฝูงปลาจะว่ายเข้าไปได้เอง เครื่องมือจับปลาในลักษณะประจักษ์ส่วนมากจะใช้ไม้สั้นๆ ฟัง ไม้สั้นลักษณะนี้ทำด้วยไม้ไผ่หรือชนิดที่ทำด้วยถั่วลันเตา และอวนลอย เป็นเครื่องมือประจักษ์สำหรับใช้ในทะเลเปิด

อวนโพงทางพร้อมด้วยผู้ทอได้กล่าวถึงผู้ลงขันหรือ ๑๕-๒๐



Fishing Techniques and Equipment

Trawl Net Fishing

The revolution in the Thai fishing industry was brought about by the introduction of demersal, or bottom-dwelling, fish types into the market place. While many demersal fish are caught by hook and line, it is the trawl net which made possible the fishing revolution.

Trawl-net fishing consists of dragging a large, funnel-shaped net through the water behind one or more boats so that the fish are swept into the mouth of the net and trapped in the small tail or cod end. Every several hours the net is hauled up, and the fish are dumped or dipped onto the deck.

It is characteristic of the dynamic method of trawl netting to produce a much larger yield per unit of fishing time than by any other method. It is not dependent upon the time-consuming procedure of locating and surrounding a school of fish, as is the case with purse seine fishing. It is not restricted by the tides as are stationary techniques, nor by moon phase or the setting out of lights and buoys, as with the encircling gill net. On the other hand, it does not have the advantage of the selective catch—the trawl net picks up anything and everything in its path.

การจับปลาด้วยอวนลาก

ความวิวัฒนาการในด้านการประมงของไทย ทำให้ตลาดได้รู้จักปลาชนิดใหม่ และปลาชนิดใหม่อีกหลายชนิด แม้จะได้จับปลาชนิดนี้ด้วยเบ็ดเป็นจำนวนมากอยู่แต่ก็พัฒนาแต่สิ่งที่ได้มาความวิวัฒนาการด้านการประมงมากที่สุดก็คือ อวนลาก

วิธีการจับปลาด้วยอวนลากมีดังนี้คือ ใช้เรือลำเดียวหรือหลายลำทำการลากอวนไปในน้ำ อวนนี้เป็นอวนขนาดใหญ่ รูปร่างคล้ายกรวย ปลาจะถูกกวาดเข้ามาเป็นกองละไม่ติดอยู่ตอนปลายของอวน หลายๆ ชั่วโมงจึงจะทำการกู้อวนสักครั้งหนึ่ง ปลาก็จะจับได้จะบรรจุหรือเทลงในช่องระหว่างเรือ

การจับปลาโดยใช้อวนลากตามวิธีใช้ในลักษณะเคลื่อนที่นั้น จะจับปลาได้ปริมาณมากกว่าวิธีใช้ในลักษณะอื่น ๆ (ลักษณะที่เคลื่อนที่แต่ละครั้งจะจับได้หรือลักษณะประจำที่) เมื่อใช้เวลากันทำ ๆ กัน กล่าวคือ ไม่ต้องเสียเวลาในการเสาะแสวงหาฝูงปลาและทำการล้อมจับด้วยอวนล้อม ไม่ต้องคอยเวลามากมายจนต้องตามวิธีการใช้เครื่องมือประจำที่ และไม่ต้องคอยเวลากันขึงเบ็ด หรือต้องใช้แสงไฟและหุ่นลอยเช่นเดียวกับวิธีการใช้เครื่องมือติด แต่ถ้าจะพิจารณาในอีกแง่หนึ่งแล้ว อวนลากนี้กลับแสดงให้เห็นว่าไม่สามารรถเลือกจับปลา

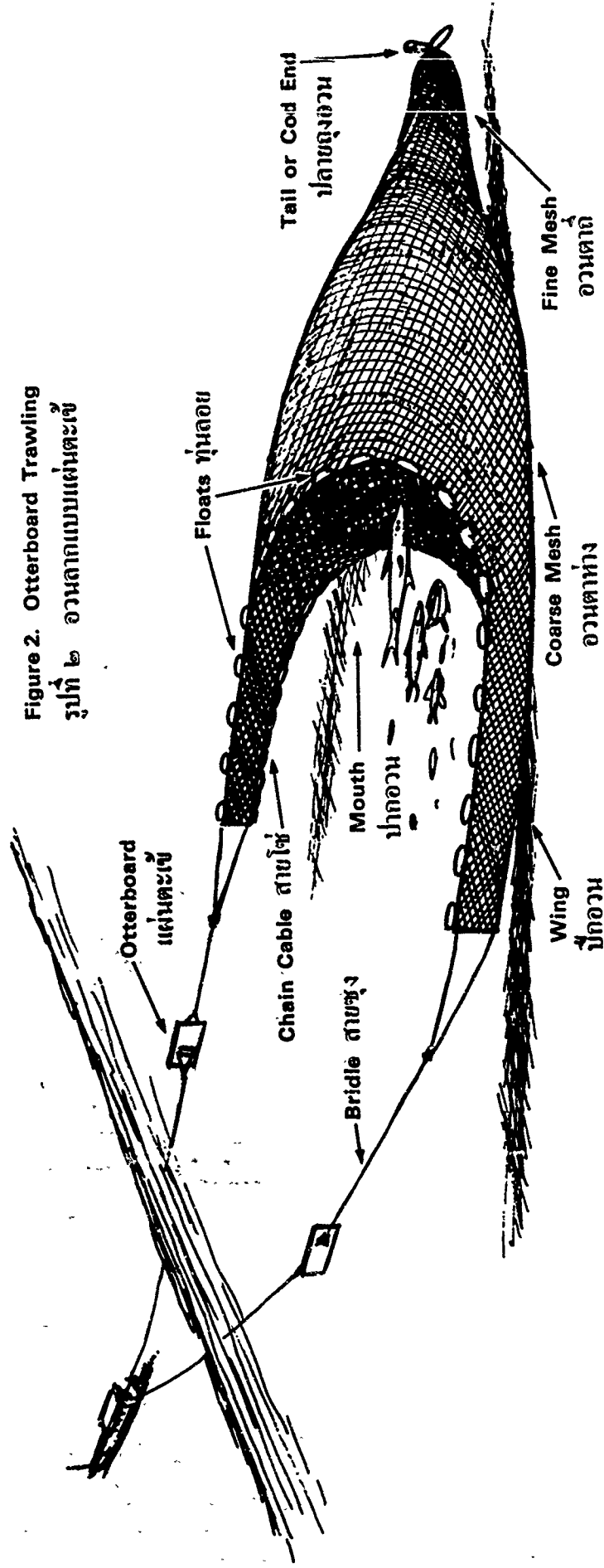


Figure 2. Otterboard Trawling
รูปที่ ๒ อวนลากแบบแผ่นตะเภา

วิธีการจับปลาและอุปกรณ์

Consequently, only about 53 percent of a demersal trawl catch is of great economic value, and the remainder is sold usually for duck food or other purposes.

In spite of its late introduction to Thai waters, and its hesitant acceptance at first, trawling has now become so popular that the Class 1 Type 1 trawler (C1-T1) is one of the most commonly seen vessels in the Thai waters. The rise of the trawler has produced a decline in the number of vessels using only purse seine techniques.

Four main types of trawling are currently used in Gulf fishing: the *otterboard trawl*, *otterboard beam trawl*, *beam trawl*, and *pair trawling*.

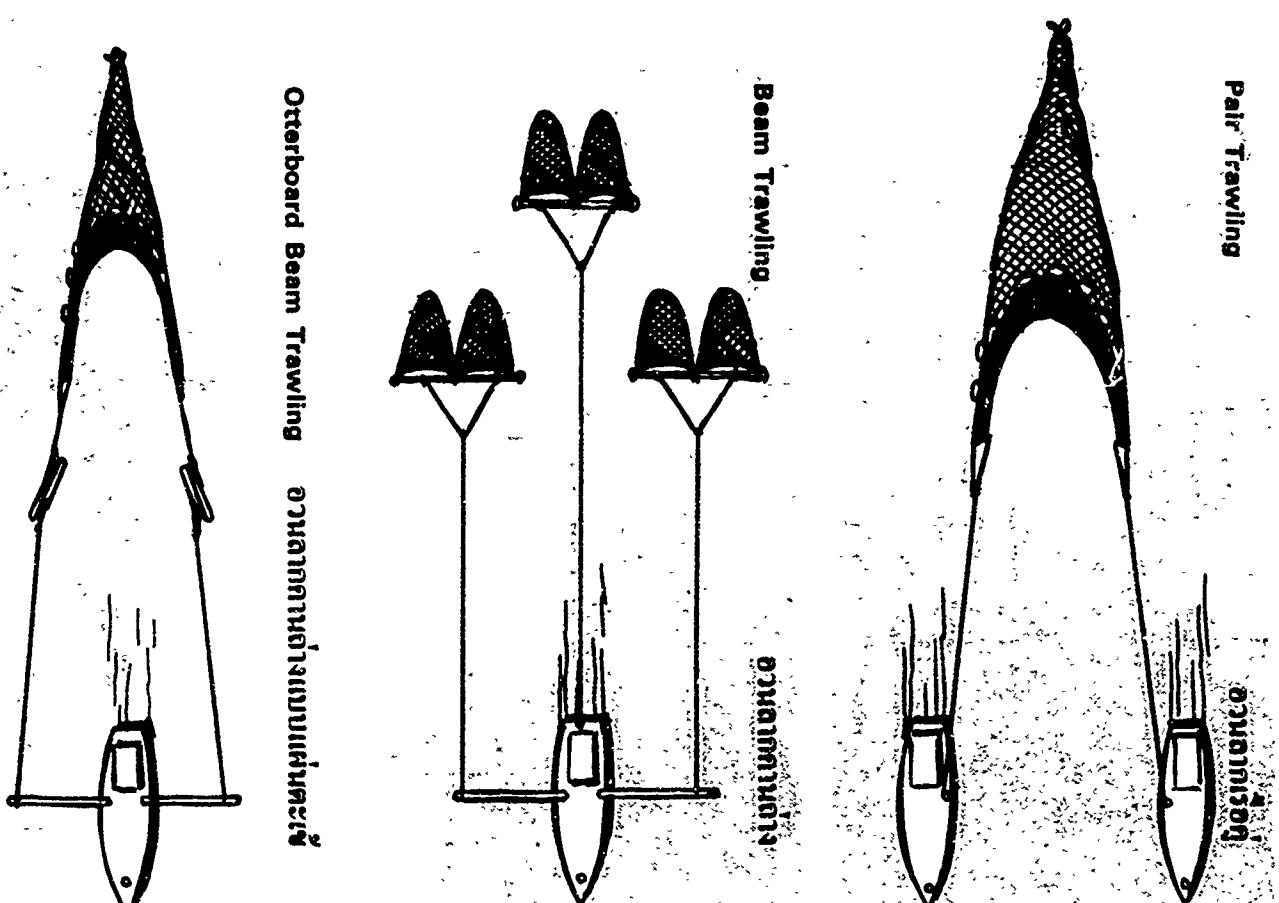
Trawling requires that the large mouth of the net be held wide open throughout the fishing operation. This is achieved on the vertical diameter by threading the lower section of the mouth with a heavy chain cable and by stringing buoys along the upper section. The mouth is kept open along its lateral diameter by otterboards set between the towing ropes and the bridles holding the net (Figure 2). The otterboards are rigged so that they always tend to move in a divergent direction from the path of the boat, thus spreading open the mouth of the net.

ตามขั้นตอนการได้ เปรียบจะลากติดปลาทุกชนิดที่ผ่านเข้าไปหมด ปลาที่จับได้ทั้งหมดจะนำขึ้นเรือราวร้อยละ ๕๐ เป็นปลาที่มีคุณภาพสูงถึง ส่วนนอกนั้นจะนำไปเพื่อการแปรรูปต่อไป

แม้ว่าจะมีการใช้วิธีชนิดนี้มานานแล้วแต่ยังไม่ค่อยมีนักประมงไทยใช้จริงมากนัก เพราะการจับปลาโดยใช้วิธีนี้มีความยากลำบากในการนำเรือไปหาปลา ๑ ชนิดที่ ๑ (ปล. - ปลา) ที่ใช้วิธีชนิดนี้เป็นเรือที่หาปลาได้ยากที่สุดในอ่าวไทย การที่นำความนิยมใช้วิธีชนิดนี้อาจมาจากนั้น เป็นเหตุให้เรือที่จับปลาได้ของนายฉันทานพินิจ

ในปัจจุบันอาจทำให้การใช้ในการจับปลาในอ่าวไทยมีแบบที่นิยมกันอยู่ ๔ แบบ คือ ๑. อวนลากแบบแผ่นตะขี้ (otterboard trawl) ๒. อวนลากแบบอวนตะขี้ (otterboard beam trawl) ๓. อวนลากแบบอวน (beam trawl) และ ๔. อวนลากเรือคู่ (pair trawling)

Figure 3 Kinds of Trawling รูปที่ ๓ อวนลากชนิดต่าง ๆ



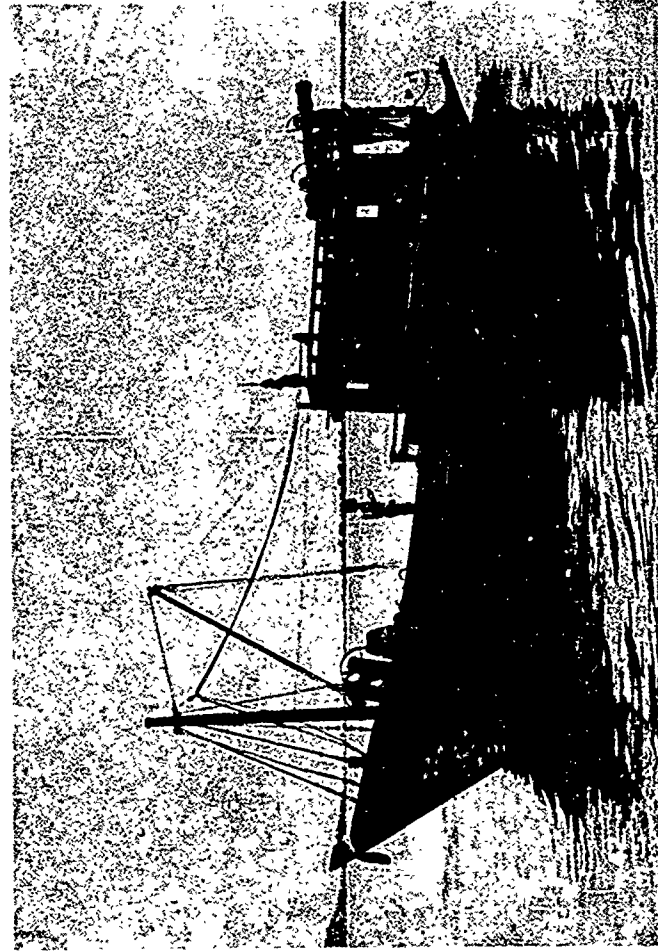
Fishing Techniques and Equipment

In otterboard trawling (sometimes called "Taiwan trawling" or "stern trawling"), the towing ropes are usually about five times longer than the depth of the water. The nets are usually dragged for several hours, then hauled up by crane and winch on the larger boats or by hand on the smaller ones. Vessels using the otterboard trawl must maintain a speed of 2 to 3 knots so that the water flow against the otterboards is sufficient to keep the mouth of the net wide open.

Vessels of low power sometimes use the otterboard beam trawl (Figure 3). Spread booms extend out over the sides of the boat from amidships, carrying the tow ropes. This method keeps the net mouth open even at low speeds.

The beam trawl, also called "shrimp beam trawl", uses no otterboards. A single boat tows from one to six small trawl nets, each of which is kept open by a wooden beam stretched across its mouth. A concrete block, or stone, is fastened at each end of every beam so that the nets will drag along the sea bottom. These trawlers fish almost exclusively for shrimp close to the shore.

เรืออวนลากแบบแผ่นตะเภา



Pair trawling, a Japanese technique, is carried out in deeper waters by two vessels towing the net between them. This technique needs no otterboards since the mouth of the net is kept open by the separation of the towing boats. When the net is to be hauled in, both vessels go about on tow wire side and head toward the net, reeling in the ropes. One boat then casts its tow wire to the other so that both ropes and the net can be hauled up on a single crane. The disadvantage of pair trawling is the large number of crew required.

วิธีการของอวนลากนี้ ต้องการให้ปากอวนอันกว้างใหญ่กางออกให้เต็มที่ ในขณะที่ทำการจับปลา ถ้าปากอวนทางด้านหนึ่งใช้สายโซ่หนัก ๆ ร้อยถ่วงปากอวนตามด้านล่าง ด้านตอนบนร้อยติดด้วยทุ่นลอย และถ่วงปากอวนมาทางด้านบนโดยติดแผ่นตะเภาตะเภาจะระเหว่งสายลากกับสายของทุ่นลอย (ดูรูปที่ ๒) จึงแผ่นตะเภาให้อยู่ในลักษณะเบียดกันที่ แล้วจะลอกออกเส้นทางที่เรือแล่นไป เป็นการดึงปากอวนให้กางออก

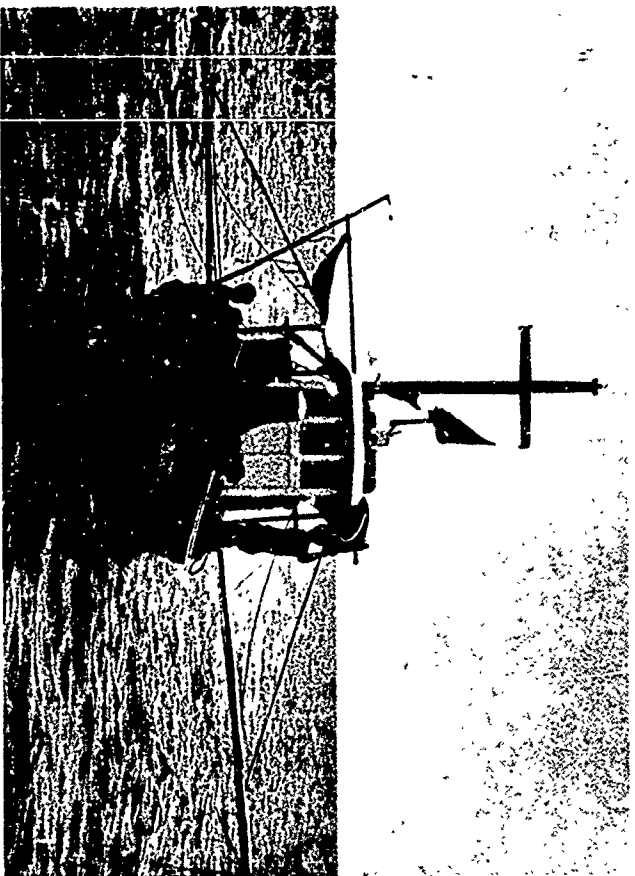
อวนลากแบบแผ่นตะเภา (บางทีเรียกว่า "อวนลากแบบไต้หวัน" หรือ "อวนลากแบบเรือ") ตามปกติสายลากมีความยาวเป็น ๕ เท่าของความลึกของน้ำ ทำการลากอวนอยู่นานหลาย ๆ ชั่วโมง จึงจะสาวขึ้นเรือใหญ่ด้วยคันเบ็ดและถ่วง หรือใช้คนสาวขึ้นมาเป็นเรือเล็ก เรือที่ใช้อวนลากแบบแผ่นตะเภาจะต้องแล่นด้วยความเร็วประมาณ ๒-๓ นอต เพื่อให้มันแรงปะทะแผ่นตะเภาที่จะทำให้อวนลากกางออกได้เต็มที่

เรือที่มกลังดำงักให้อวนลากกางแผ่นแบบแผ่นตะเภา (ดูรูปที่ ๓) มีลักษณะออกไปทางเรือทั้งสองข้าง ตอนกลางลำมีสายลากอวนติดอยู่ จึงทำให้อวนกางออกแผ่นเรือจะแล่นด้วยความเร็วต่ำก็ตาม

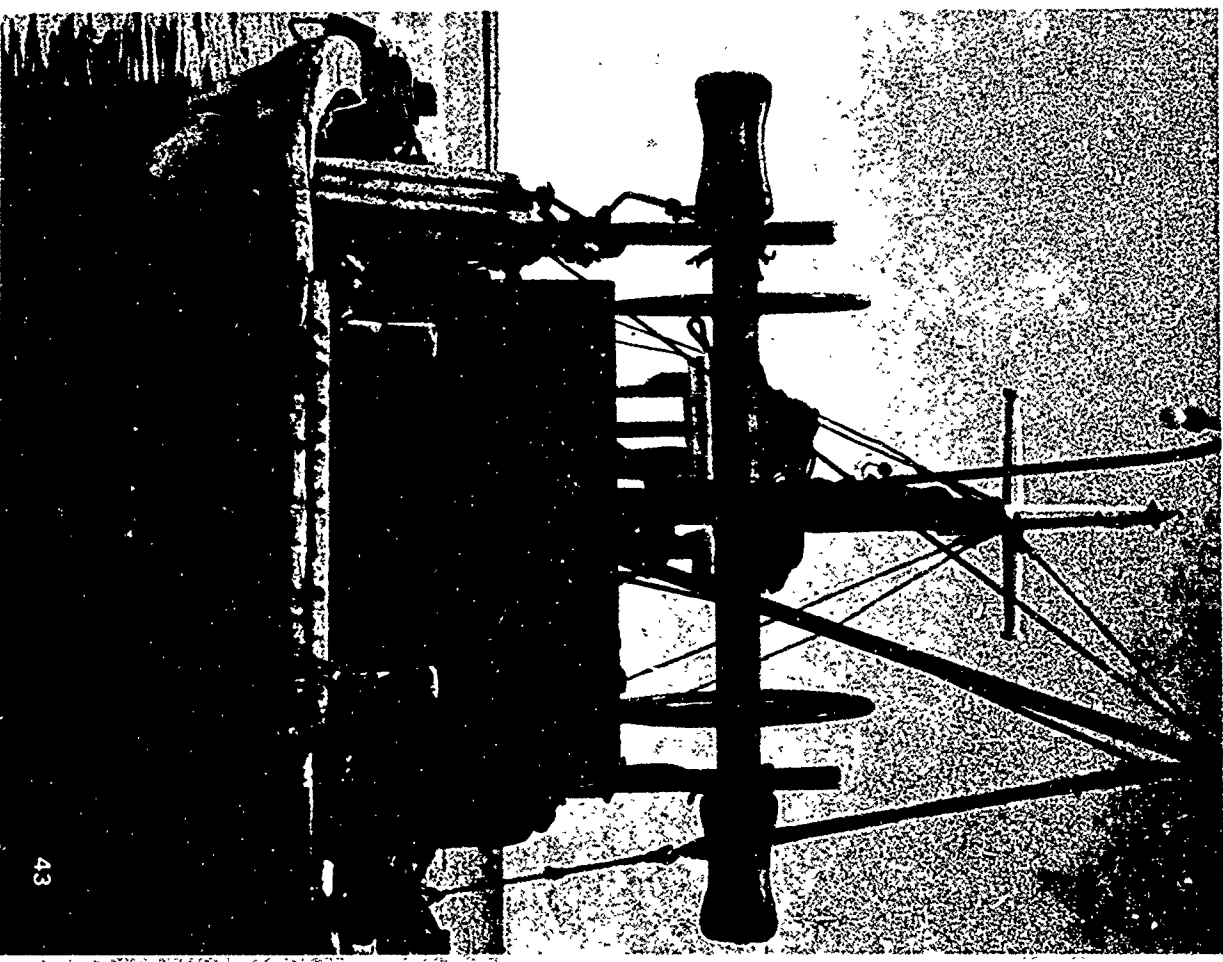
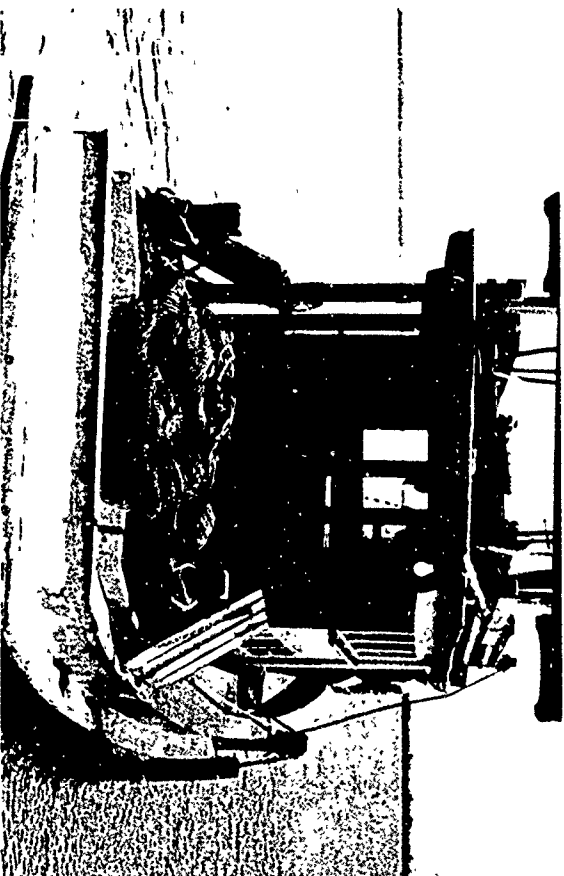
อวนลากกางต่างเรือเรียกว่า "อวนจับกุ้ง" ไม่ใช่แผ่นตะเภา ใช้เรือลำเดียวลากอวนขนาดเล็กลงตั้งแต่หนึ่งถึงหกปาก แต่ละอวนใช้ไม้ท่อนยาวถ่วงปากอวนไว้ ที่ปลายหางสองของไม้ขวางมีแผ่นคอนกรีตผูกติดไว้เพื่อถ่วงให้อวนลากไปกับบนท้องทะเล ส่วนมากอวนชนิดนี้ใช้จับเฉพาะกุ้งตามบริเวณชายฝั่ง

อวนลากเรือคู่ เป็นวิธีการของญี่ปุ่น ใช้กันในน่านลึกกว่าโดยใช้เวลาสองลำ วิธีการนี้ไม่ต้องใช้แผ่นตะเภาเพราะปากอวนถ่วงออกเมื่อเรือลากห่างออกจากกัน เวลาต้องการอวนขึ้นก็ให้เรือทั้งสองลำแล่นเป็นเส้นกัน และเก็บสายลากเข้ามาในเรือ แล้วเรือลำหนึ่งจะส่งสายลากให้อีกลำหนึ่งไป ซึ่งเรือลำหลังจะทำการเก็บเชือกและอวนเชือกโดยใช้กับเบ็ดตก ข้อเสียของการใช้อวนลากเรือคู่ก็คือ ต้องใช้เรือเป็นจำนวนมาก

หลักการและเป้าหมาย



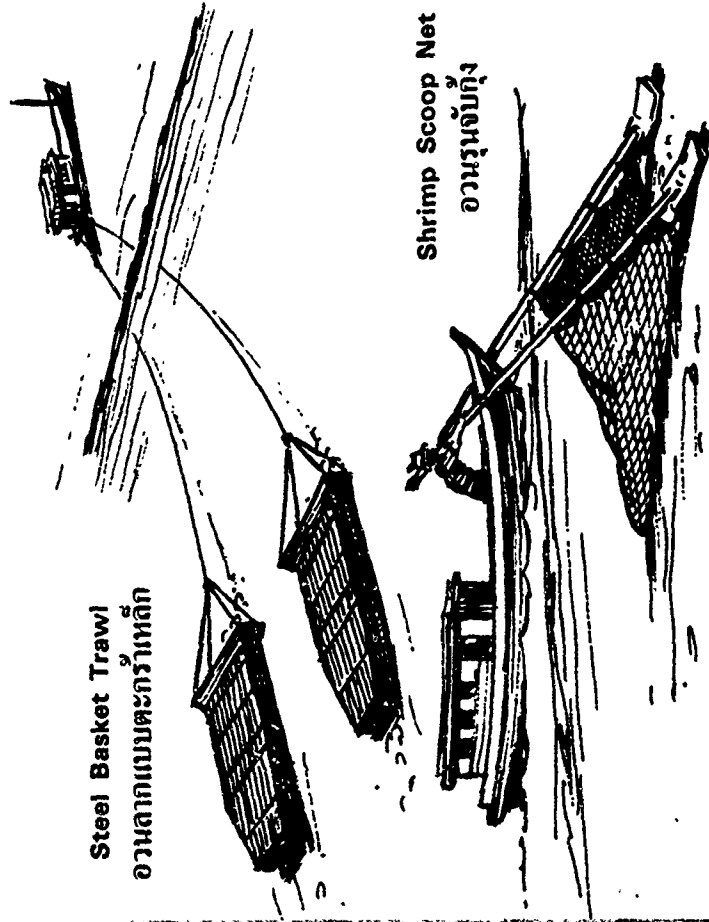
1. C6-T10 Otterboard Beam Trawler With Spread Booms
2. C1-T1 With Otterboards Stowed Near Stern
๓. เรือ ๒๕-๓๕๐ ใช้หัวลากลากอ่าวแบบแผ่นตะเข้ ทำลี้ยงอ่าวลากอ่าวตลอด
๔. เรือ ๒๕-๓๕๐ ใช้หัวลากลากอ่าวแบบแผ่นตะเข้ ทำลี้ยงอ่าวลากอ่าวตลอด



C6-T10 Otterboard Trawler Showing Sternposts for Tow Ropes and Winch Used to Haul in Nets

Fishing Techniques and Equipment

Figure 4. รูปที่ ๔



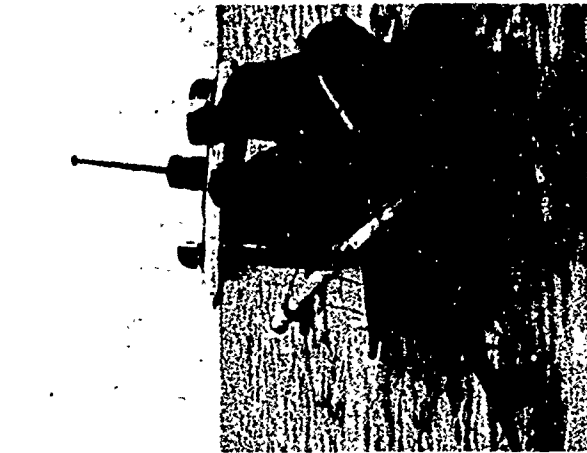
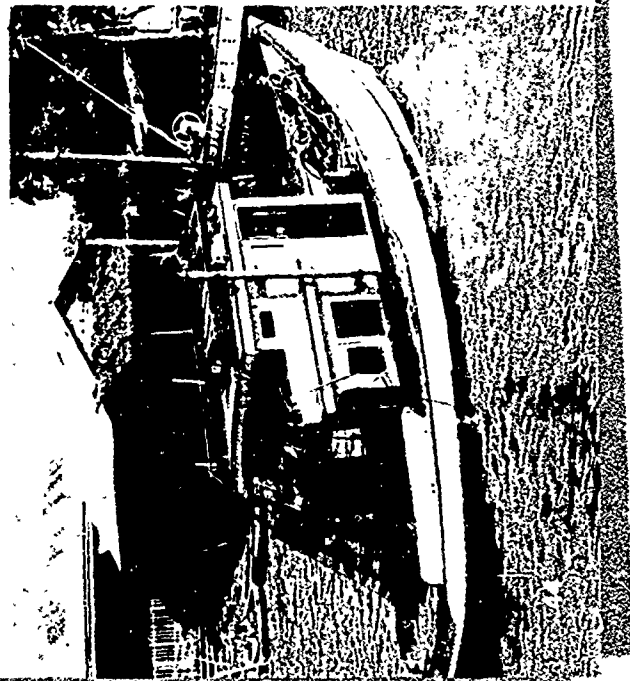
Steel basket trawling is a variation of beam trawling (Figure 4). Two heavy wire baskets, having mouths of rectangular cross-section, are towed from the stern of the vessel and hauled up by winches fastened to the top of the cabin. Their catch is primarily mollusks and shrimp.

The sea shrimp scoop net is yet another variation of the trawl technique—a type of trawling in reverse. In this method, the boat pushes the trawl net in front of it, and the shrimp are scooped into the mouth of the net which is held open by wooden rods.

อวนลากแบบตะกร้าเหล็กเป็นอวนลากแบบอีกชนิดหนึ่ง (ดูรูปที่ ๔) มีตะกร้าลากเหล็กหนัก ๆ สองใบ ปากตะกร้าเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าใช้ลากทางท้ายเรือ และทำการกู้ตัวทวนที่ติดไว้บนหลังคาถังน้ำมัน เครื่องมือชนิดนี้ใช้จับสัตว์น้ำประเภทเหยื่อยต่างๆ และกุ้งเป็นหลัก

ยังมีวิธีการของอวนลากอีกชนิดหนึ่งคือ ชนิดอวนร่อนจับกุ้ง ซึ่งไม่ใช่ใช้เรือลาก แต่เป็นวิธีการที่ใช้เรือร่อน (ต้น) อวนไปข้างหน้า และกุ้งจะถูกร่อนเข้าไปทางปากอวนซึ่งมีไม้ท่อนขวางปิดไว้

Wire Basket Trawl and Scoop Net Fishers
อวนลากแบบตะกร้าเหล็กและอวนร่อน



Purse Seining

Purse seining is best carried out on nights when there is little or no moonlight since the observer cannot spot the phosphorescent fish glow under the water when the moon is bright.

Figure 5. Purse Seining



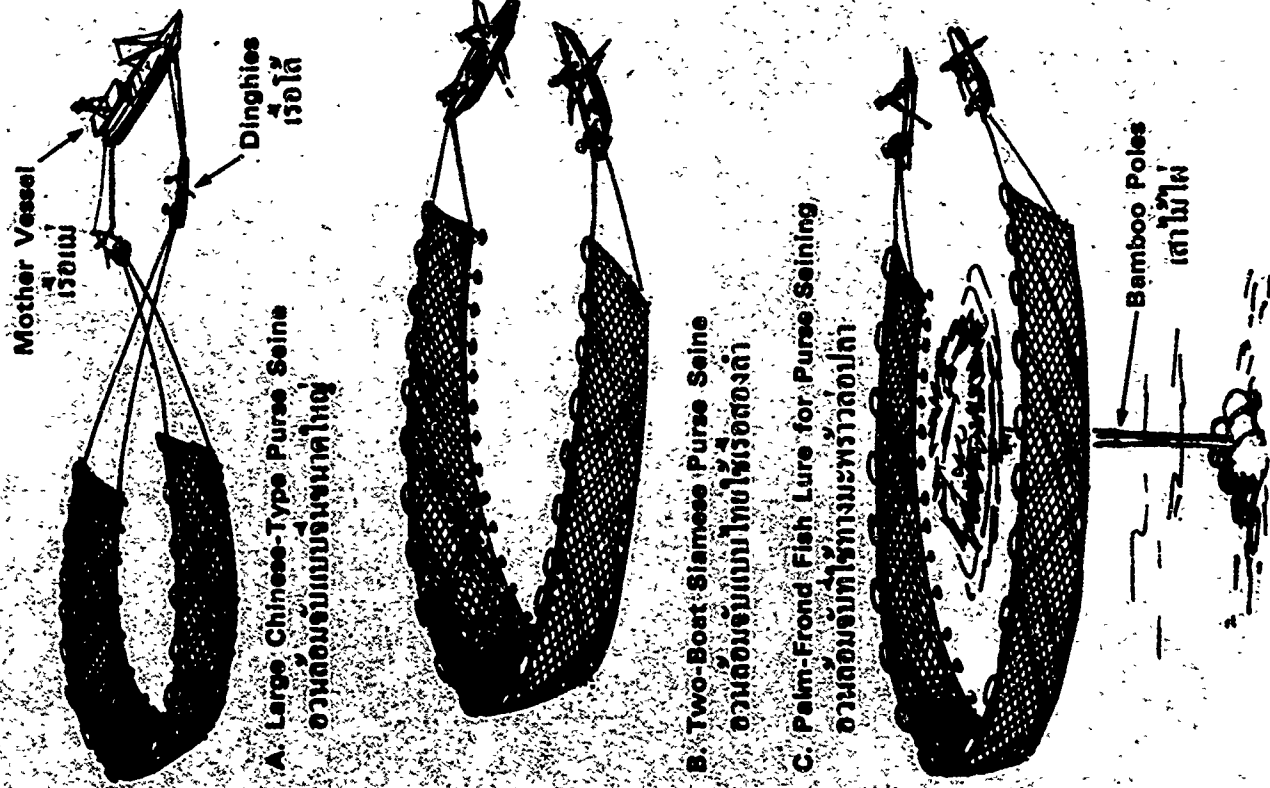
แล้วจึงสูดอวสานแบบรวดเร็ว

รูปที่ ๕ การใช้ฉนวนล่อแมลง

Figure 5. Purse Seining

Fishing Techniques and Equipment

Figure 6. Purse Seine Techniques รูปที่ ๖ วิธีการใช้อวนล้อมจับ



One type of Chinese purse seine uses a single motorized vessel for the entire operation (Figure 5). Once the observer in the superstructure locates the school of fish and determines its direction, the boat moves ahead of the school and drops a marker buoy light to which one end of the net is fastened. This buoy is often a rubber inner tube with a flashlight suspended in its center. The boat then encircles the fish school, paying out the net as it goes. The top edge of the net is strung with floats, or net buoys, while the lower edge is hung with lead balls so that it will sink quickly and remain vertical to encircle the fish. As the vessel completes its circle and returns to the marker buoy to join the two ends of the net, a flashing electric lamp on a long cord is dropped into the water to frighten the fish into the center and sides of the net.

When the encirclement is complete, the purse rope, which passes through rings on the lower edge of the net, is pulled tight, drawing the net into the shape of a huge bowl from which the fish cannot escape. The distance from the surface of the water to the bottom of the pursed net may be 45 meters.

After the purse is drawn tight, the net is hauled alongside and the catch removed in dip nets.

อวนแบบจีนชนิดแรกได้แก่อวนดำ ใช้เรือชนิดเล็กได้แก่เรือหางสั้น (รูปที่ ๕) เมื่อได้ตั้งอวนขึ้นที่จุดใดจุดหนึ่งในเรือแม่ และทราบทิศทางที่ว่ายไปแล้ว ก็จะส่งให้เรือไปลากที่จุดปลา และทั้งที่เรือหางสั้นมีโคมไฟติดกับปลายข้างหนึ่งของอวนลงไปที่น้ำ ใช้ชักในเรือชนิดเล็กที่มีโคมไฟติดไว้ตรงกลาง แล้วเรือก็จะแล่นตัวลงสู่ปลา เรือแม่กับเรือหางสั้นไปเรื่อย ๆ ทำให้อวนด้านหนึ่งทันสุดหรือถูกกระแสน้ำไว้เป็นระยะๆ ส่วนที่ขอบล่างก็ถูกตะกั่วผูกไว้เพื่อให้อวนจมลงไปอย่างรวดเร็ว และมักก็ให้อวนตึงตรงอีกด้วย เมื่อเรือแล่นตัวครบรอบถึงที่เรือหางสั้น และปลายอวนทั้งสองข้างมาบรรจบกัน ต่อจากนั้นก็หย่อนโคมฉายไฟให้ที่ที่มีสายยาวๆ ลงไปในน้ำ ๑ ดวง เพื่อทำให้ปลาตกใจหนีเข้าไปด้วยตรงกลางและข้างๆ อวน

เมื่อได้ทำการล้อมฝูงปลาไว้เรียบร้อยแล้ว ก็จะดึงสายอวนซึ่งร้อยผ่านห่วงที่ขอบล่างของอวนเพื่อรวมนอวนเข้าหากันจนแน่น จะทำให้อวนมีลักษณะเป็นภาชนะที่มีใหญ่ในหนึ่งปลาจะหนีรอดไปไม่ได้ อวนนี้มีความกว้างโดยวัดจากขอบบนที่กว้างถึงขอบล่างประมาณ ๔๕ เมตร

หลังจากดึงสายอวนจนแน่นได้แล้ว ก็จะสาวอวนเข้ามาแล้วใช้คันเบ็ดยกขึ้นและเทปลาลงเก็บในระวางเรือ ถ้าเป็นเรือขนาดเล็กก็จะดึงอวนเข้ามาข้างเรือและใช้สวิงตัก

วิธีการจับปลาและอุปกรณ์

The usual purse seine catch is chub mackerel, rakeilled mackerel, and six-banded trevally.

Another type of Chinese purse seine, introduced from China in 1935, which is becoming increasingly popular because of the large catch, uses a large motorized vessel and two dinghies (Figure 6A). The dinghies are towed to the fishing ground. Once the fish school has been located, the mother vessel moves ahead sufficiently so that the dinghies can be detached and lay the net. The dinghies, each carrying one end of the 200- to 400-meter long net, encircle to the position where the ends of the net will be joined.

During the pursing operation, the dinghies are made fast to the mother vessel by lines to keep them in position while drawing the purse ropes. The net is then hauled aboard the larger vessel by crane and winch.

Several varieties of the basic purse seine operation are found in the Thai Gulf and on the west coast. Two small rowboats may lay the purse net (Figure 6B), or the ends of the net may be fastened to poles to hold the sides vertical during the encirclement.

Purse Seining in the Andaman Sea. Small C4-T14 Lays Net for C5-T14 Mother Vessel



ปลาที่จับด้วยอวนชนิดนี้ มี ปลาทุ ปลาถึง และปลาไส้บน
อวนแบบจับอวนชนิดนี้ทำขึ้นที่ อวนตึก ได้มานานใช้กันตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๔๗๕ และได้
ได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากสามารถจับปลาได้ปริมาณมาก อวนชนิดนี้ใช้เรือยนต์
ขนาดใหญ่หนึ่งลำ และเรือไล่สองลำ (ดูรูปที่ ๖ A) เรือไล่ทั้งสองลำนี้จะพ่วงกับเรือใหญ่
ไปจับตัวปลาที่จับปลา เมื่อพบฝูงปลาเรือใหญ่จะแล่นไปตัดหน้าในระหว่างที่เรือไล่
ปล่อยเรือไล่และวางอวน เรือไล่แต่ละลำจะลากปลายอวนล้อมรอบฝูงปลาจนบรรจบกัน
อวนชนิดนี้มีความยาว ๒๐๐ ถึง ๔๐๐ เมตร

ระหว่างที่ทำการล้อมอวนอยู่นั้น เรือไล่ทั้งสองลำจะต้องวิ่งส่งเชือกให้แก่เรือใหญ่
เพื่อผูกยึดเรือของตนไว้แน่นก่อนที่หัวจะดึงสาขมาน เมื่อเสร็จแล้วเรือใหญ่จะใช้กันเบ็ดและ
กว้านชักอวนขึ้นเรือ

ในบริเวณอ่าวไทยและภาคใต้ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย มีวิธีการใช้อวนล้อม
จับแบบมาตรฐานหลายชนิด กล่าวคือ อาจใช้เรือแจวขนาดเล็กสองลำทำการปล่อยอวน
(ดูรูปที่ ๖ B) หรืออาจมีกันรูปประจักษ์กับปลายอวนทั้งสองข้างเพื่อยึดให้อวนตั้งตรงใน
ขณะทำการล้อมอวน

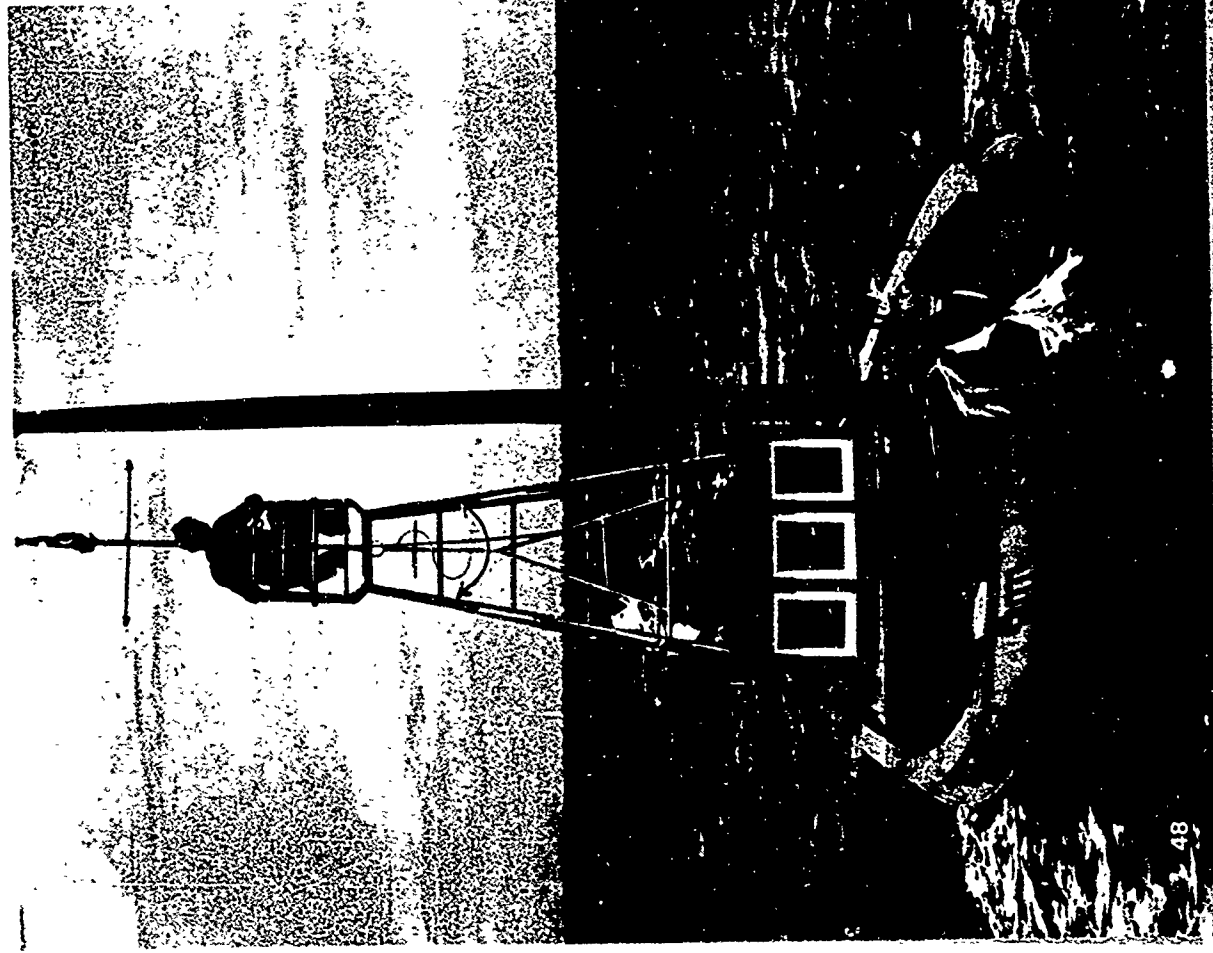
การใช้อวนล้อมจับในทะเลอันดามัน เรือเล็ก ๒๔-๓๐๔ ทำการวางอวนให้
กับเรือแม่ ๒๔-๓๐๔



Fishing Techniques and Equipment

1. Fish Observer's Chair Atop Cabin of Purse Seiner
2. Light Buoy

๑. ที่นั่งของใช้ตั้งอยู่บนหลังคาของเรือที่ใช้ควมกล่อมจับ
๒. ขุนไฟ

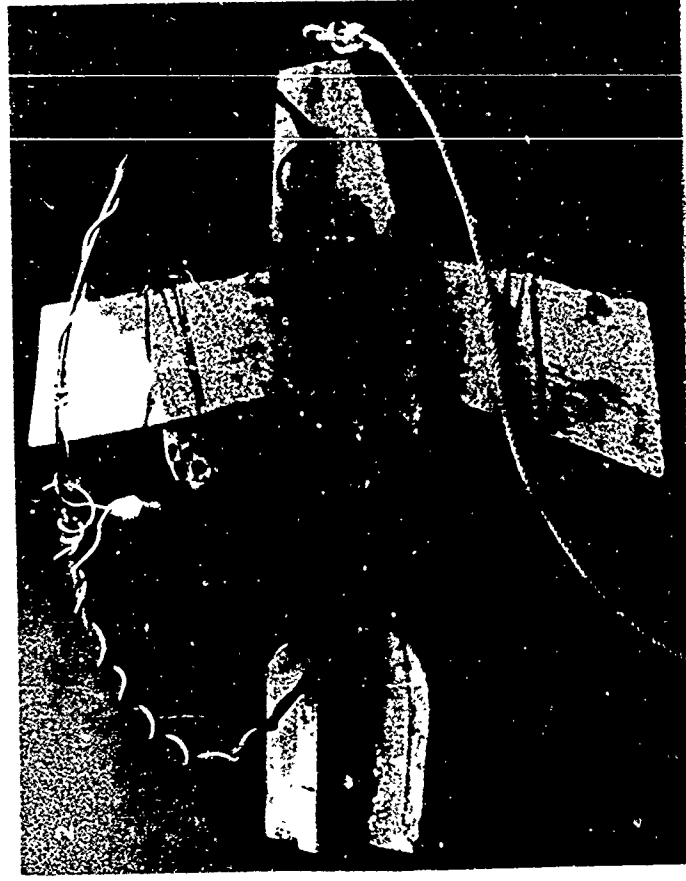


Several types of lures are used to attract fish. The palm-frond lure (Figure 6C) consists of a mass of palm fronds near the surface fastened to long bamboo poles held in place on the bottom by heavy stones. As the fish shoal seeks the shade under the fronds, the fish are drawn into the net.

Since 1966 fishermen on the west coast of southern Thailand have used a light to attract fish at night, particularly during rough weather when the fish shoals cannot be spotted by the observer. A 500-watt Petromasc lantern is fixed to a rig supported by glass floats and weighted with a stone anchor.

เครื่องมือล่อปลาที่ใช้ขี้เถ้าขี้เถ้า การใช้ทางมะพร้าว (ดูรูป ๖C) มาก ๆ ในเมืองวิภาวดีติดกับลำน้ำเจ้าพระยา โดยใช้ขี้เถ้าขี้เถ้าไว้ที่ปลายล่าง ขยะที่ปลามาอาศัยของทางมะพร้าวก็จะหลุดเข้าไปในอวน

ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๐๕ ชาวประมงแถบภาคใต้ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย ได้ใช้แสงไฟล่อปลาลอยในเวลากลางคืน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขณะที่มีลมมรสุมพัดเข้าหาฝั่ง เมื่อได้ปลาก็สามารถมองเห็นได้โดยใช้โคมไฟขนาด ๕๐๐ วัตต์ ขุนไฟกับขี้เถ้าขี้เถ้า



วิธีการปลาและอุปกรณ์

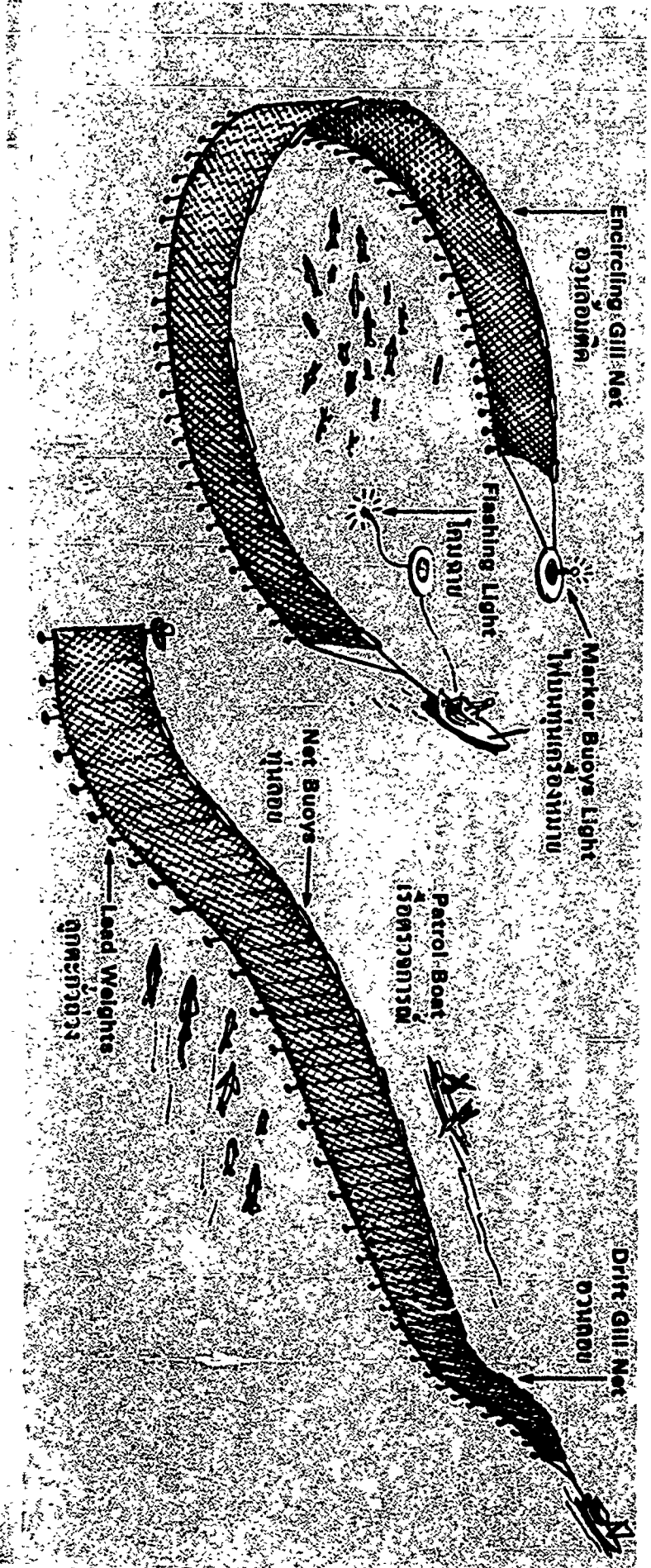
Gill Net Fishing

The two types of gill net fishing mark the boundary between the passive and stationary techniques. The encircling gill net operation is very similar to the Siamese purse seine, while the drift gill net method is based on the principle of the stationary net or trap.

The encircling gill net (Uan Tid) is laid by a single boat in exactly the same manner as the Siamese purse seine net (Figure 7). However, the net has no purse ropes. At the end of the encircling procedure, and as soon as the electric lamp is dropped at the junction of the two net ends, the crew beats the water with poles to further frighten the fish. As the fish try to escape, the larger ones become caught in the meshes of the net. The net is then hauled in and the fish are picked out of the meshes.

In view of their much larger mesh size (7.5 to 10 centimeters), gill nets are used to catch Spanish mackerel, bonito, hairtail, small sharks, and swimming

Figure 7. Types of Gill Net Fishing



การจับปลาด้วยอวนติดตา

อวนติดตาเป็นอวนที่วางในลักษณะที่อวนจะจับปลาได้โดยไม่ต้องใช้เครื่องมืออื่นช่วยในการจับ อวนชนิดนี้ใช้วิธีวางอวนในลักษณะที่อวนจะจับปลาได้โดยไม่ต้องใช้เครื่องมืออื่นช่วยในการจับ อวนชนิดนี้ใช้วิธีวางอวนในลักษณะที่อวนจะจับปลาได้โดยไม่ต้องใช้เครื่องมืออื่นช่วยในการจับ

อวนล้อมติดน้ำใช้วิธีวางอวนเป็นวงกลม มีวิธีการปฏิบัติเช่นเดียวกับอวนล้อมจับ (อวนตัก) (รูปที่ ๗) อวนนี้ไม่มีตาข่าย เมื่อได้ทำการล้อมจับอวนจนหมดเรียบร้อยแล้ว และยกอวนขึ้นมาใช้ไฟฉายไล่ที่บริเวณปลายอวนทั้งสองมาบรรจบกันแล้ว ทุ่นหรือจะใช้น้ำดันให้ปลาแตกใจกลัวจึงขึ้น และพยายามจะหนีออกไป ปลาตัวโตๆ ก็จะติดที่ตาข่าย ต่อมาก็ดึงอวนขึ้นมาบนเรือและปลาออกจากตาข่าย

เนื่องจากอวนชนิดนี้มีขนาดตาข่ายโตมาก (๗.๕ ถึง ๑๐ ซม.) จึงใช้จับปลาอินทรี ปลาโอ ปลาตาบเงิน ปลาลงขนาดเล็กลง และปลาอื่นๆ อวนชนิดนี้อาจใช้จับปลาอื่นๆ

รูปที่ ๗ การจับปลาด้วยอวนติดตาแบบต่างๆ

Fishing Techniques and Equipment

crab. Two types of gill nets are in general use in Thailand. In the standard type, the fish traps itself when it tries to swim through the mesh which is too small to pass its whole body, and it cannot back out of the net because its fins catch on the mesh.

The widely used trammel-type net consists of two outer layers of coarse mesh with a layer of fine mesh sandwiched between them. As the fish swims through the coarse weave, it makes a pocket of the fine mesh and is bottled up (Figure 8).

The drift gill net uses the same principle of entrapment, but with an entirely different technique. A very long net, from one-half mile to several miles in length, is fastened by one end to the stern of the boat and is permitted to drift at right angles to the direction of the current or tide. The net is suspended from floats and weighted by leads along its bottom. The fish simply swim into the drift net and are entangled in its meshes.

This operation often requires two or more boats, one to secure the net and the others to patrol its great length to prevent other fishermen from stealing sections of the net.

Because drift net boats have little need for mobility while fishing, numbers of small boats are often towed out to sea by a large-engine vessel. They then go their separate ways, silently, secretly, and without lights, so that their whereabouts will remain unknown to would-be net thieves.

Encircling and drift gill net fishing are permitted during the closed chub mackerel season because the large-mesh nets do not trap the young mackerel. However, some gill nets have the smaller, 3.75-centimeter mesh size—and these are not permitted to operate from April 15 to June 14.

โดยทั่วไปในประเทศไทย ชนิดมาตรฐานนั้น ปลาติดอวนเนื่องจากมันพยายามที่จะว่ายลอดตาอวนออกไป แต่ตาอวนมีขนาดเล็กกว่าตัวของมันจึงลอดออกไปไม่ได้ตลอดตัว และถอยหลังกลับก็ไม่ได้เพราะกักรับต่าง ๆ และกระโดดติดตาอวนอยู่

อวนติดตาที่ใช้กันอย่างแพร่หลายได้แก่อวนซ้อน ซึ่งประกอบด้วยตาอวนต่างห้วงต่างขนาดกัน และอวนตาถี่อยู่ระหว่างกลางหนึ่งซ้น เมื่อปลาว่ายผ่านอวนตาห่างด้าน

นอกเข้าไปก็จะไปติดอยู่ที่ตาอวนตาถี่ด้านใน ซึ่งจะเบียดป้องกันไม่ให้ปลาหลุดออกไปได้ (ดูรูปที่ ๘)

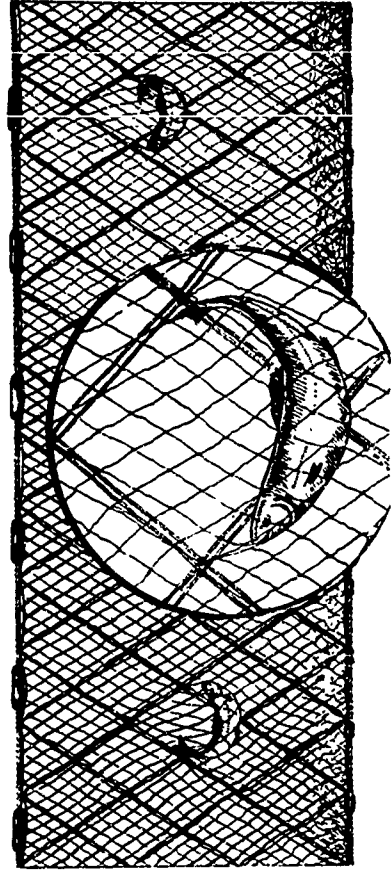
สำหรับอวนลอยก็ใช้หลักการเช่นเดียวกันกับอวนล้อมติด คือปลาเข้าไปติดตาอวนด้วยตัวของมันเอง แต่วิธีการแตกต่างกันออกไป อวนที่ใช้จับต้องยาวมาก คือยาวตั้งแต่ครึ่งไมล์จนถึงหลาย ๆ ไมล์ก็มี จะผูกปลาตาอวนข้างหนึ่งไว้กับท้ายเรือ ปล่อยให้อวนลอยอยู่ในทางต่งฉากกับทิศทางของกระแสน้ำ หรือการขึ้นลงของน้ำ ขอบบนของอวนจะมีลูกลอยพวยงไว้ ส่วนขอบล่างถ่วงด้วยลูกตะกั่ว ปลาก็จะว่ายเข้าไปติดตาอวนเอง

การจับปลาด้วยวิธีนี้ต้องใช้เรือสองลำหรือมากกว่า ลำหนึ่งสำหรับผูกอวน ส่วนลำอื่น ๆ สำหรับเป็นเรือตรวจการปล่อยอวน เพื่อป้องกันคนอื่นมิให้มาลักลอบตัดอวนบางตอนไป

เนื่องจากเรือที่จับปลาด้วยอวนลอยนั้นมีการเคลื่อนที่น้อยมาก จึงมักใช้เรือขนาดเล็กขนาดใหญ่ไล่ตัวอวนเรือเหล่านี้เป็นจำนวนมากออกไปในทะเล แล้วก็แยกย้ายกันไปทำงานอย่างอื่น ๆ ไม่บอกใครและไม่จุดไฟ ทั้งนี้เพื่อให้ใครพบว่ามีเรืออยู่ที่ใดเพราะอาจจะมิใช่เรือ

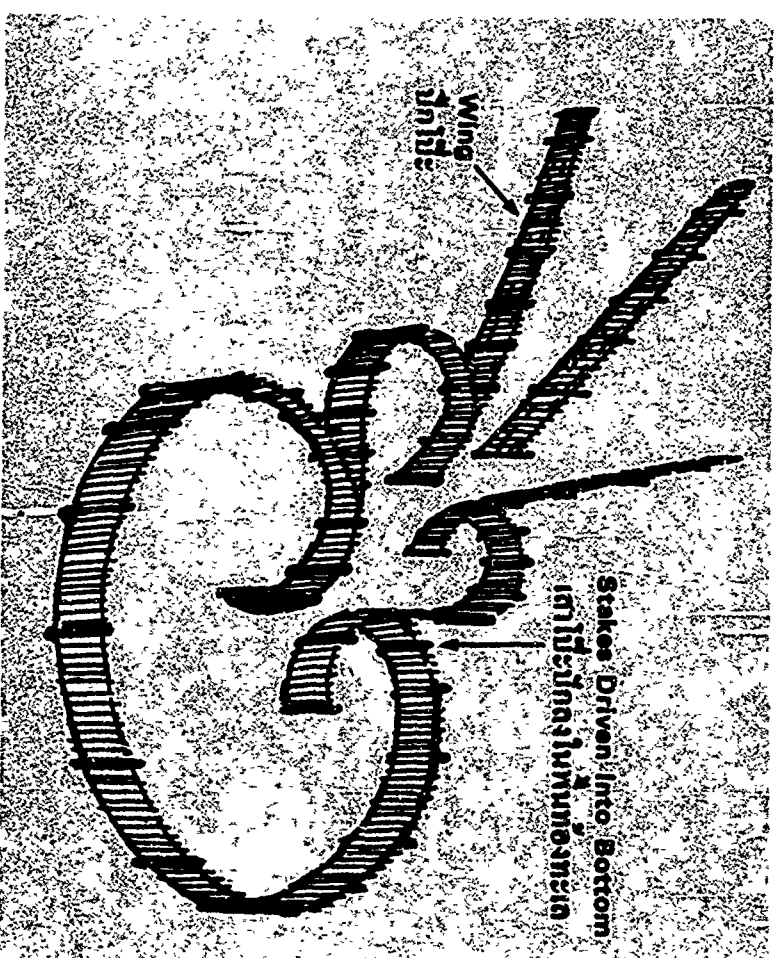
อวนล้อมติดและอวนลอยอนุญาตให้ใช้จับปลาได้ตลอดเวลา แม้ว่าจะเป็นฤดูที่ห้ามจับปลาทุกก็ตาม เพราะตาอวนมีขนาดจะไม่ติดลูกปลาทุก แต่ถึงอย่างนั้นก็ยังมีอวนล้อมติดบางชนิดที่ขนาดเล็กกว่า ๓.๗๕ ซม. จึงห้ามใช้อวนที่มีขนาดตาห่างกว่านั้นจับปลาตั้งแต่วันที่ ๑๕ เมษายน จนถึงวันที่ ๑๔ มิถุนายน

Figure 8. Fish Trapped in Trammel-Type Gill Net
รูปที่ ๘ ปลาติดอยู่ในอวนซ้อน



วิธีการจับปลาและอุปกรณ์

Figure 9. Bamboo Stake Trap รูปที่ ๙ ไม้ปักพื้น



Stationary Traps and Nets

The bamboo stake trap is by far the most popular technique among the stationary devices. Some 2,000 of these big enclosures line the coasts of the Gulf of Thailand, often crowding each other side by side.

The trap consists of long fences made of split bamboo, supported at intervals by large wooden poles driven into the bottom. Long wings guide the fish into the heart-shaped center of the trap (Figure 9).

The trap is set facing the shore. The fish come in at night on the rising tide to feed and go out with the morning ebb. As they swim out, the wings of the trap guide them to the center where they cannot readily escape. Twice each day the stake trap boats go out to collect the catch.

The fish are removed from the trap in two ways. The first method uses a purse net, permanently fixed to the sides of the trap, which rests on the shore bottom. The boats sail into the trap, lift up the net, and dip out the fish.

ไม้และตาข่ายจับ

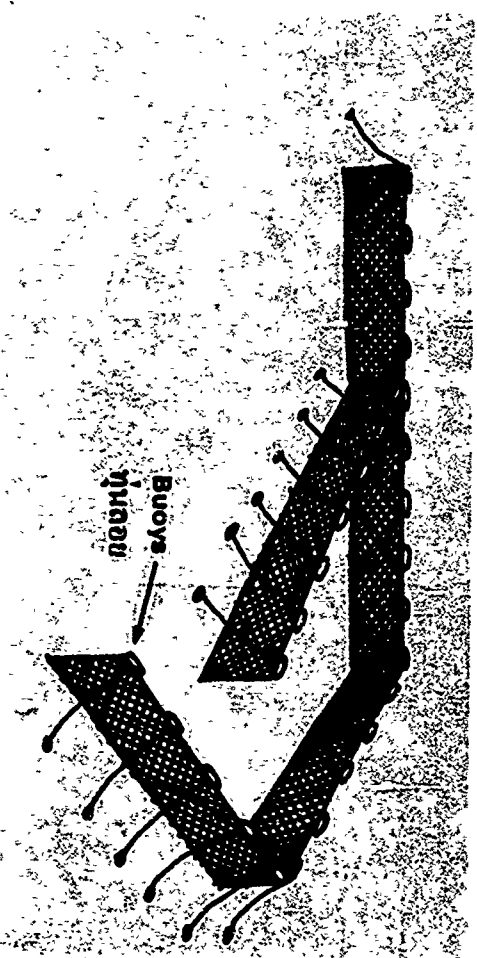
การจับปลาด้วยไม้ปักพื้น นับว่าเป็นวิธีการที่อยู่ในความนิยมมากที่สุดในการตกเครื่องมือจับปลาประเภทประจําที่หลาย ไม้ปักพื้นลักษณะเป็นวงล้อมเหล่านี้นับว่าวนประมาณ ๒,๐๐๐ ลูก เรียงรายกันไปตามชายฝั่งทะเลของอ่าวไทย และตั้งอยู่ติด ๆ กันอย่างหนาแน่น

ตัวไม้จะประกอบด้วยราวไม้ผ่าซีกทำเป็นฝัก ขัดอยู่ติดด้วยส่วไม้ขนาดใหญ่นักลงไปในก้นท้องทะเลเป็นระยะ ๆ ไม้ปักพื้นจะยื่นยาวเหยียดช่วยนำทางให้ปลาเข้าเข้าสู่ตัวไม้ ซึ่งทำเป็นรูปหัวใจ (ดูรูปที่ ๙)

ตัวไม้จะตั้งหันหน้าเข้าหาฝั่ง ปลาจะว่ายเข้ามาหาฝั่งในตอนกลางคืนเมื่อมีอาหาร และจะกลับออกไปในขณะน้ำลงตอนเช้า ขณะปลาว่ายออกจากฝั่ง ไม้ปักพื้นจะกั้นไว้และนำทางให้ปลาเข้าสู่ใจกลางตัวไม้ ซึ่งไม่มีทางที่จะหนีไปได้สักเลย เมื่อจะออกไปทำการจับปลาในไม้ปักพื้นจะสะดวก

การจับปลาจากไม้ปักพื้นด้วยวิธี วิธีหนึ่งใช้ฉนวนที่มีลักษณะเป็นถุงติดประจําไว้ข้างราวเพื่อปลาในไม้ และหย่อนกันลงลงไปในก้นท้องทะเล เมื่อได้เวลาจะเอามาเข้าไปในตัวไม้ แต่ว่าการยกฉนวนขึ้นและตกปลาออก

Figure 10. Wire Net Trap รูปที่ ๑๐ ไม้ถวตาข่าย



Fishing Techniques and Equipment

In the second method the stake trap boat is itself a small purse seiner which lays its net around the inside edge of the trap, draws tight the purse rope, and hauls in the catch. In large traps several boats carry out this pursuing operation.

The deep sea bamboo stake trap is identical to the shallow type discussed above, except that it is set in open water which may have a depth of from 12 to 25 m. These traps are very expensive to build and require very long wooden poles which reach down into the sea bottom. Also, the deep sea stake traps are easily damaged by storms.

The wire net stake trap (Figure 10) is rapidly replacing the more expensive split-bamboo type. This type of trap consists of strips of wire net fencing instead of split bamboo. These traps are cheaper than bamboo and easier to construct.

Great quantities of chub mackerel are caught by bamboo and wire net stake traps.

Stake Trap Fishers Pulling in Nets



วิธีที่สองใช้เรือไประดมเข้าจับปลาในโป๊ะ โดยให้อวนล้อมจับขนาดเล็กเพื่อทำการล้อมอวนในโป๊ะ และดึงสายมามารวมกันอวนให้ตึงแน่น แล้วสาวอวนขึ้นเรือเพื่อจับปลา สำหรับโป๊ะขนาดใหญ่จะใช้เรือหลายลำบรรทุกอวนออกไปทำการล้อมจับปลาในโป๊ะ

โป๊ะน้ำลึกมีลักษณะเช่นเดียวกับโป๊ะน้ำตื้นซึ่งได้กล่าวมาแล้ว ผิดกันที่อวนไปอยู่ห่างฝั่ง ความลึกของอวนตั้งแต่ ๑๒ ถึง ๒๕ ม. โป๊ะน้ำลึกนั้นเปลี่ยนลึงทำให้ง่ายในการสร้างมาก และต้องใช้เสาไม้ยาวมาก ๆ เพื่อปักลงไปในท้องทะเล โป๊ะน้ำลึกจะถูกพายุพัดทำลายได้โดยง่าย

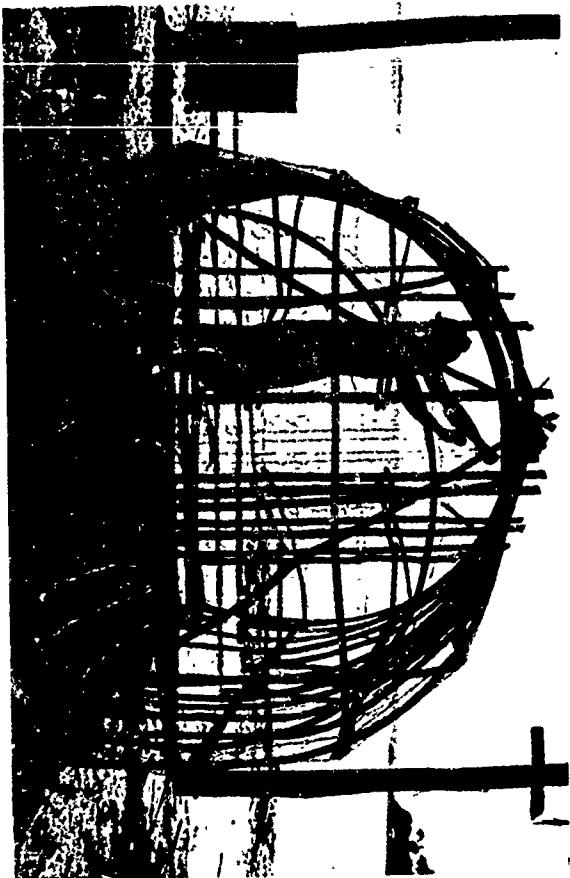
โป๊ะที่สร้างขึ้นด้วยลวดด้าย (ดูรูปที่ ๑๐) ได้แพร่หลายเข้ามาแทนที่โป๊ะที่ทำด้วยเสาไม้ไผ่ซึ่งมีราคาแพงอย่างรวดเร็ว โป๊ะแบบนี้ใช้ลวดด้ายแทนเสาไม้ไผ่ มีราคาถูกกว่าและสร้างง่ายกว่า

โป๊ะแบบนี้ทำด้วยเสาไม้ไผ่และลวดด้ายเช่น จะจับปลาได้ปริมาณมากมาย

ชาวประมงกำลังกู้อวนที่โป๊ะ



วิธีการจับปลาและอุปกรณ์

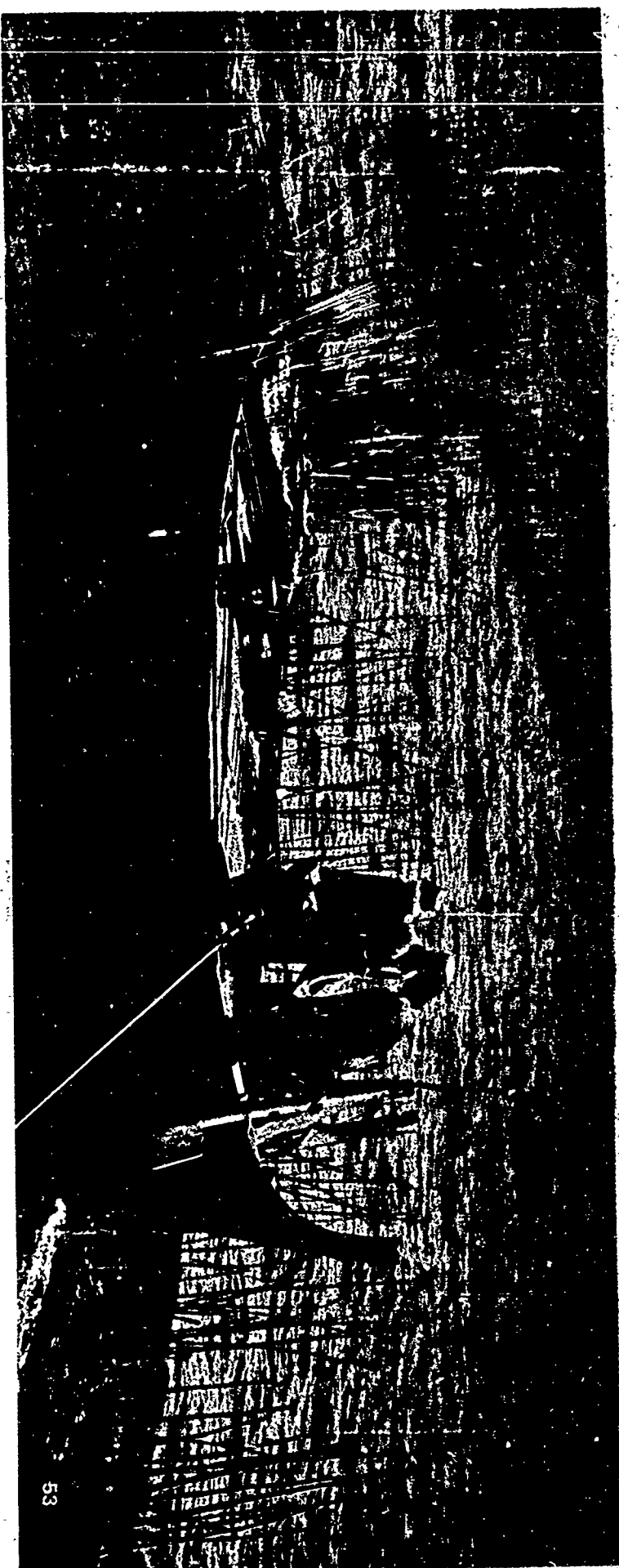


1. Large Basket Trap

๑. ลอบขนาดใหญ่

2. C8-T14 Working Stake Traps

๒. เรือ ป.๘-๗๑๔ ทำงักงานทักปะ



Fishing Techniques and Equipment

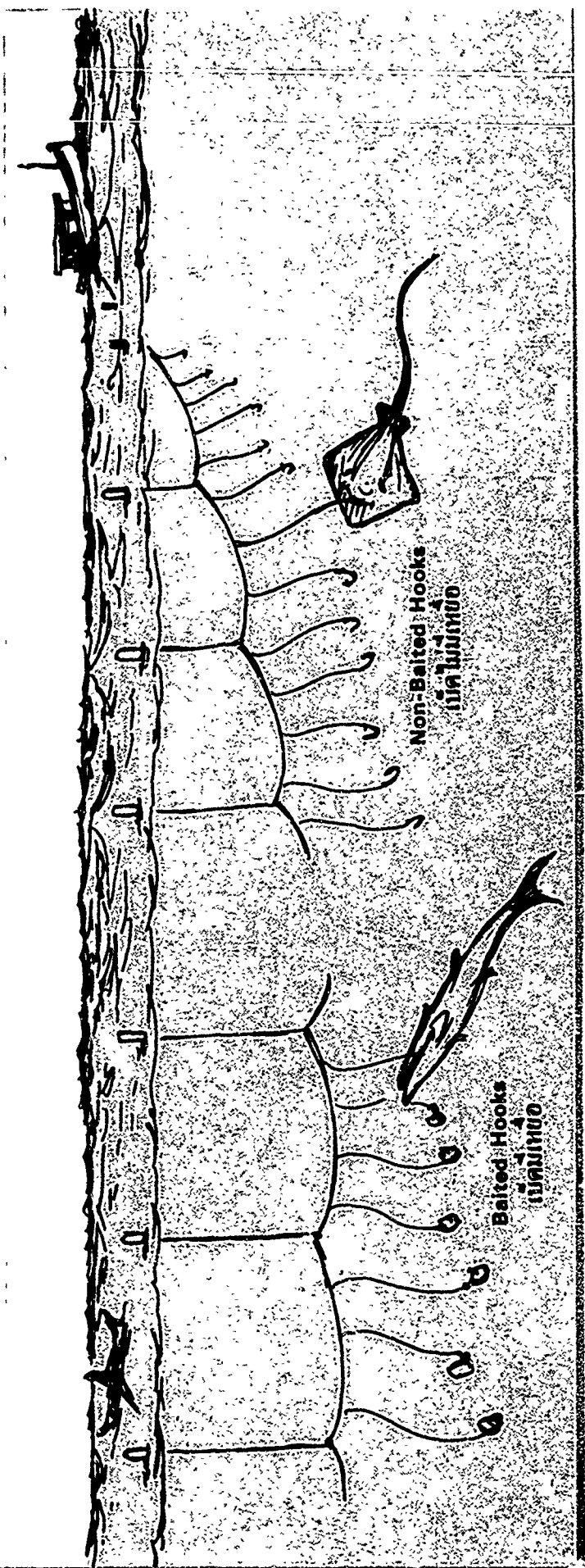
Hook Long-Line Fishing

While most Gulf fishing is done with nets or traps, many boats also engage in hook-and-line fishing. The non-baited-hook long line—a passive technique—is identical in principle to the drift gill net, in that the fish traps itself by simply running into the hook. This long-line technique is used chiefly for ray fishing (Figure 11). The baited hook long-line lures the fish to the hook, as in ordinary trolling or bait casting.

In both methods long lines, supported at intervals by floats, are paid out from the stern of the vessel and drift at right angles to the direction of the current or tide. The hooks are fastened to short lines hanging at intervals from the long line.

Long-line fishing stands at the opposite end of the fishing-technique spectrum from demersal trawling. The latter seeks to trap the largest number of fish per unit time with the least effort and, therefore, with the greatest economy—the essence of mass production. By contrast, the long line is slow, individualistic, and selective.

Figure 11. Baited and Non-Baited Long-Line Fishing



การจับปลาด้วยเบ็ดราว

แม้ว่าการจับปลาในอ่าวไทยจะใช้วนและโปะกันเป็นส่วนมากก็ตาม แต่ก็มีเรือจำนวนไม่น้อยที่จับปลาด้วยเบ็ด การใช้เบ็ดราวชนิดนี้ไม่ต้องใช้เหยื่อนับว่าเป็นวิธีการจับปลาในลักษณะที่คล่องตัวและประหยัดอย่างหนึ่ง วิธีการเช่นเดียวกับอวนลอยปลาจะวิ่งเข้าไปติดเบ็ดเอง เบ็ดราวชนิดนี้ส่วนใหญ่ใช้จับปลากระเบน (ดูรูปที่ ๑๑) ส่วนเบ็ดราวชนิดที่เหยื่อเกาะเป็นการล่อให้ปลาเข้ามากินเบ็ดเช่นเดียวกับเบ็ดลาก หรือการตกเบ็ดธรรมดาเอง

เบ็ดราวทั้งสองชนิดนี้โดยตลอดอยู่ได้โดยติดทนอยู่ได้เป็นระยะๆ และเปลี่ยนจากสายเรือให้ลอยอยู่ในแนวตงลากขวางกับทิศทางของกระแสน้ำหรือมีลมพัดมาลง มีลายเป็นจำนวนมากผูกแขวนไว้กับเชือกราวเป็นระยะๆ

การจับปลาโดยใช้เบ็ดราวนี้เป็นวิธีการที่ตรงข้ามกับการจับปลาโดยใช้อวนลาก กล่าวคือ อวนลากสามารถจับปลาได้ปริมาณครั้งละมากๆ โดยเสียแรงงานน้อย นับว่าเป็นวิธีการที่ประหยัดที่สุด ส่วนการใช้เบ็ดราวนั้นผิดกันอย่างตรงข้ามทีเดียว เป็นการสิ้นเปลืองเวลามาก จับได้ทีละตัวและได้ปลาชนิดใดชนิดหนึ่งโดยเฉพาะเท่านั้น

รูปที่ ๑๑ การจับปลาด้วยเบ็ดราวที่มีเหยื่อและไม่มีเหยื่อ

Environmental Determinants of Fishing Operations

The techniques and operation patterns outlined above are themselves dependent upon, and in great part determined by, other patterns—meteorological, hydrographic, and astronomical. We consider here some aspects of several of these constraints which are necessary to an understanding of Thai fishing vessels.

Upwelling and Monsoons

The phenomenon of "upwelling" is shown in Figure 12. As warm surface water is blown across the Gulf by the monsoon winds, it builds up on the lee shore and causes cool bottom water to rise to the surface on the opposite shore. This circulation brings bottom nutrients to the surface in the vicinity of the windward coasts and attracts the fish shoals. Fishing boats are thus found in greater numbers near the west coast of the Gulf during the period of the southwest monsoon and near the east coast during the northeast monsoon.

The system of monsoon winds and the resulting upwelling influence the choice of fishing areas, thereby affecting the movement of the larger boats.

The southwest monsoon ("Lom Soeng") arises about the middle of June and increases in violence through July and August (Figure 13). About the middle of July the growing monsoon winds are augmented by typhoons from the China Sea.

ส่งเอกสารของงานการจบปลา

วิธีการและการจัดแปลตามหัวข้อข้างบนนั้นย่อมขึ้นอยู่กับตัวของมันเอง แต่ส่วนใหญ่นั้นจะเกี่ยวข้องกับสิ่งต่างๆ อันได้แก่ ลักษณะอุดมนิยมวิชา อุกาวิทยา และดาราศาสตร์ และทำให้เราพิจารณาถึงรูปการฉบับของข้างเองสิ่งที่มีแปลกับเหล่านั้นไว้ ซึ่งนับว่าเป็นสิ่งจำเป็นอันหนึ่งที่จะเข้าใจเรื่องราวของบรรดาประกอบภาษาไทยได้เป็นอย่างดี

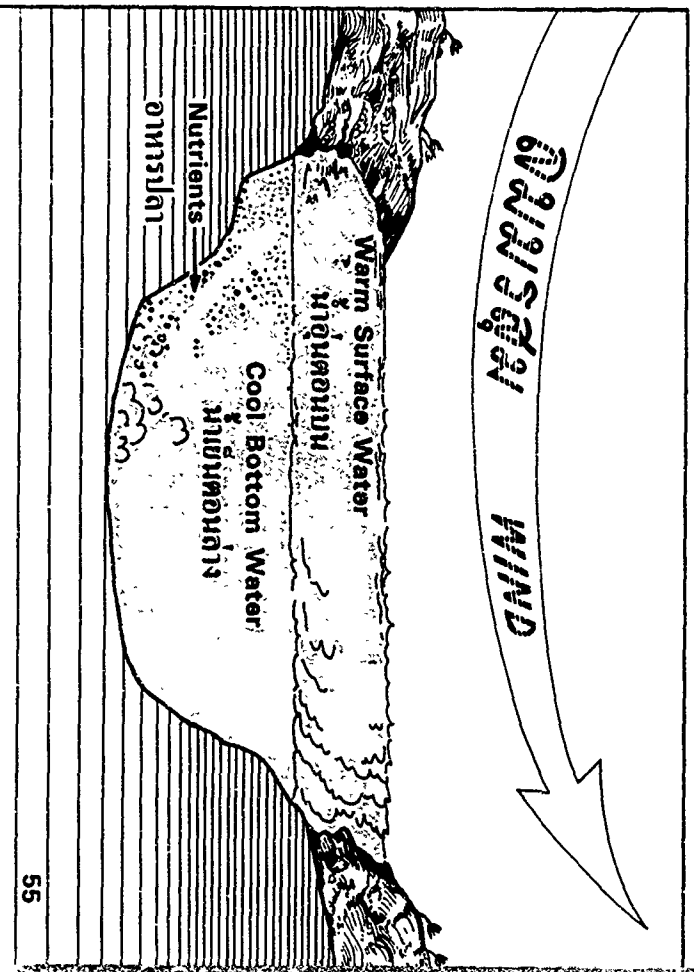
การให้สัมภาษณ์ของนาย และสมรตุน

ปรากฏการณ์ที่เรียกว่า “การไหลเวียนของชนชั้น” นั้นได้แสดงไว้ในรูปที่ ๑๒ จากการศึกษาความสัมพันธ์ของชนชั้นกับผู้ก่อการกำเริบว่าไปประกอบกันอยู่ปลายลม จึงทำให้เกิดกระแสหมุนเวียนขึ้น กล่าวคือ เมื่อชนชั้นแต่ละชนชั้นได้เคลื่อนไหวทางสังคม กระแสหมุนเวียนนั้นจะนำเอาการปลุกเร้าจากชนชั้นผู้มีความริเริ่มก่อผู้ติดตาม และเป็นการทำให้ผู้ปลุกเร้าซึ่งบริเวณ ในฤดูบวสุจะวันตกเฉียงใต้ จึงมีรูปประกอบจำนวนมากภาพไปอยู่ใกล้ชายฝั่งตะวันตกของอ่าวไทย และมากทางฝั่งตะวันออกในฤดูมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ

ระบบการหมุนเวียนของลมบริสุทธิ์และอากาศที่ดูดเข้ามาจากภายนอกผ่าน
 ฟิลเตอร์เพื่อการลดกลิ่นอับจากปลาทู โดยลมอาจจะวิ่งวนรอบระบบขนาดใหญ่ ๆ

[illegible]

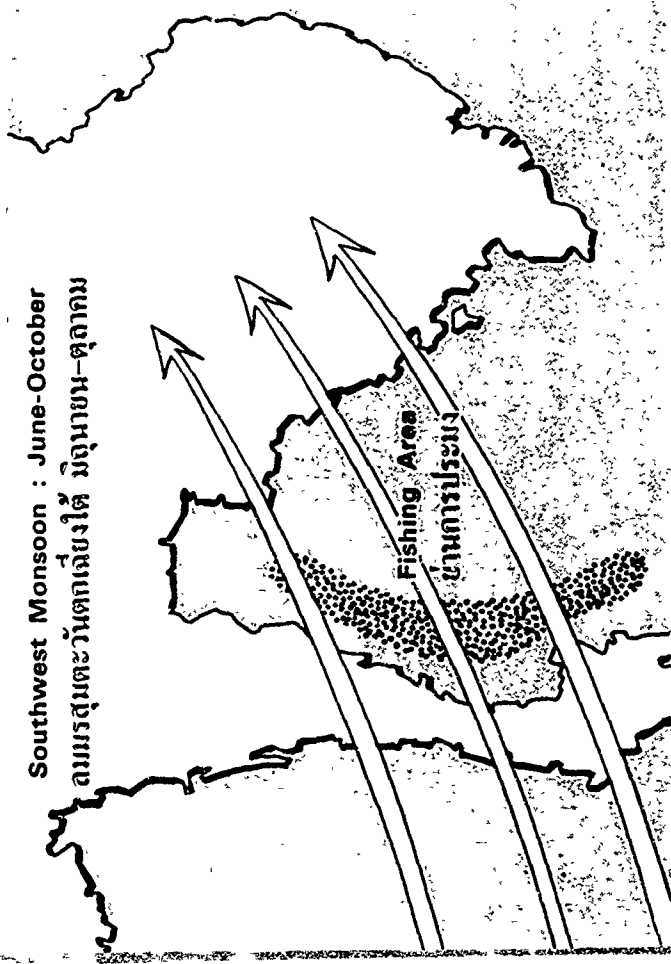
Figure 12. Upwelling



Fishing Techniques and Equipment

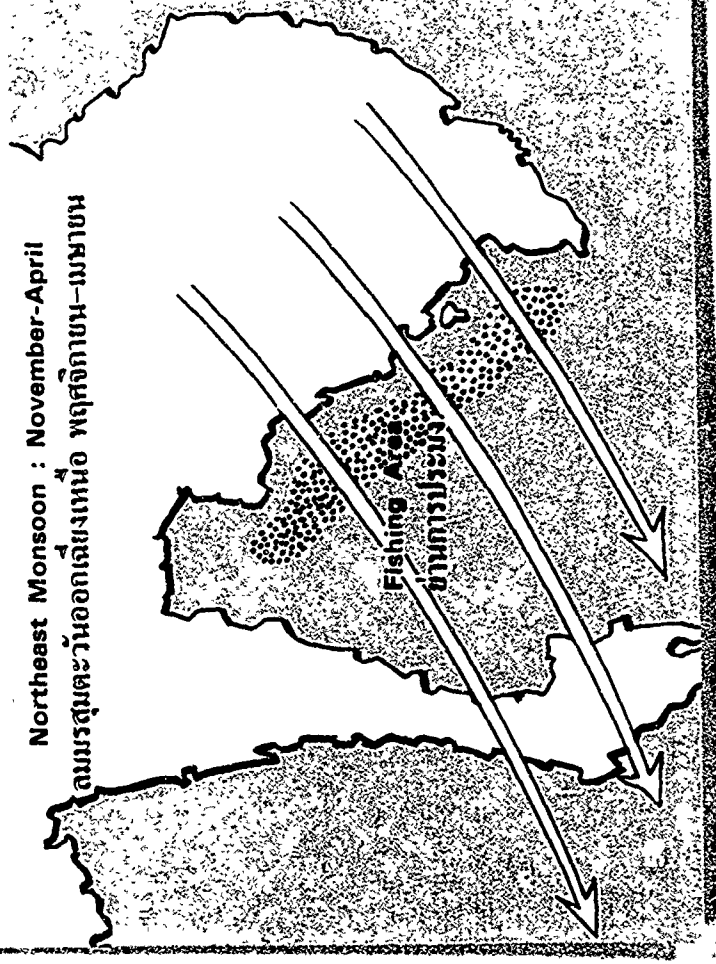
Southwest Monsoon : June-October

ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ มิถุนายน-ตุลาคม



Northeast Monsoon : November-April

ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ พฤศจิกายน-เมษายน



In October, when the southwest monsoon is dying out, the northeast monsoon ("Payoo Sung Phung") begins to blow across the Gulf from the opposite direction and rises in violence from October through November, dying out by February.

During March, April, and May the whole of the Gulf enjoys relative calm, and some coastal areas always remain free of storms: Ko Sichang, Bang Pakong, and Samut Songkhram.

Astronomical/Hydrographic

The tides govern the operating times and habits of many smaller fishing craft, such as sea scoops, small trawlers, and bamboo trap boats. Fishing usually five to ten miles from shore, these boats, from 5 to 14 meters long, move out with the calm sea of ebb tide and must return before the winds and rough sea which accompany the rising tide.

พอถึงเดือนตุลาคม ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้จะหมดไป ลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ("พายุสงฟุ้ง") ก็เริ่มพัดข้ามอ่าวไทยในทิศทางตรงข้าม ทวีความรุนแรงขึ้นตั้งแต่เดือนตุลาคมตลอดทั้งเดือนพฤศจิกายน และจะสงบลงในเดือนกุมภาพันธ์ ระหว่างเดือนมีนาคม เมษายน และพฤษภาคม บริเวณอ่าวไทยมีคลื่นลมสงบและหนักชายฝั่งบางแห่งมี เกาะสีชัง บางปะกง และสมุทรสงคราม นับว่าไม่มีลมพายุเลย

ดาราศาสตร์และอุทกวิทยา

บรรดาเรือประมงขนาดเล็กที่ใช้น้ำมันจำนวนมากเช่นเรือที่ใช้กังหัน เรืออวนลากขนาดเล็ก และเรือที่ใช้เครื่องมือประมงแตกต่างกันต่าง ๆ จะปฏิบัติงานเวลาใดหรือใช้วิธีการอย่างไรขึ้นอยู่กับน้ำขึ้นน้ำลง ตามปกติเรือเหล่านี้มีความยาว ๕ ถึง ๑๔ ม. ปฏิบัติงานนอกฝั่งในระยะ ๕ ถึง ๑๐ ไมล์ จะออกจากฝั่งไปปฏิบัติงานในขณะที่น้ำลงและทะเลเรียบ แล้วกลับเข้ามาในขณะที่น้ำขึ้นก่อนที่จะจะมียกคลื่นลมแรง

Figure 13. Monsoons and Fishing Areas
รูปที่ ๑๓ ลมมรสุมและย่านการประมง

วิธีการจับปลาและอุปกรณ์

Tides and currents carry fish into the stationary fishing devices—bamboo stake traps, set bags, and block nets, as well as drift gill nets and hook long lines.

Quite apart from its influence on the tides, the moon's phases determine the operating times of purse seiners and gill net fishers. The all-important tasks of locating the fish shoal and determining its direction of motion are best carried out during the crescent moon. At this time the glitter of the fish beneath the water is seen easily. But from three days before the full moon to three to five days after, the shoals are hard to see, and the fishing vessel often remains in port during this period.

Fishing with the drift gill net is carried out during the dark of the moon so that the fish will not see the net.

The composition and condition of the sea bottom; the life cycle and feeding habits of the fish; and temperature and visibility factors all are environmental determinants which govern fishing operations. For example, as noted in the section, on "Fish Types and Fishing Areas", the migration of chub mackerel from Surat Thani around the upper Gulf and down to Trad, from September to January, dictate the operating patterns of hundreds of purse seiners.

น้ำขึ้นน้ำลง และกระแสน้ำจะช่วยนำปลาเข้าสู่เครื่องมือจับปลาประเภทประจำที่ได้แก่ โป๊ะ ไทพวง เครื่องมือประเภทตกกัน อวนลอยตักตาและเบ็ดราว

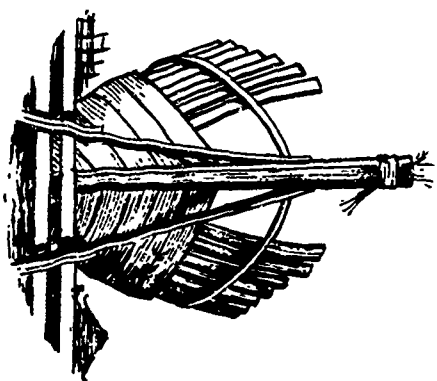
ดวงจันทร์นอกจากจะมีอิทธิพลเกี่ยวกับน้ำขึ้นน้ำลงแล้ว ขั้วขึ้นข้างแรมยังเกี่ยวข้องกับปฏิบัติงานของเรือที่ใช้อวนล้อมจับและเรือที่ใช้อวนตักอีกด้วย การหาตำแหน่งที่อยู่และทิศทางเคลื่อนที่ของฝูงปลา นับว่าเป็นงานที่ล้าสมัยจะกระทำได้ดีที่สุดในระยะเวลาว่างที่ดวงจันทร์เป็นรูปเสี้ยว (ขึ้น ๓-๔ ค่ำ หรือแรม ๑๐-๑๑ ค่ำ) ซึ่งเป็นเวลาที่สามารถจะสังเกตเห็นรูปร่างของฝูงปลาได้ค่อนข้างง่าย แต่ในระยะเวลาที่ดวงจันทร์เต็มดวง ๓-๕ วัน (ขึ้น ๑๑-๑๒ ค่ำ) ถึงเวลาภายหลังดวงจันทร์เต็มดวง ๓-๕ วัน (ประมาณ แรม ๓-๕ ค่ำ) จะสังเกตเห็นฝูงปลาได้โดยยาก ฉะนั้นเรือประมงจึงมักจะออกอยู่ในท่าตลอดระยะเวลาดังกล่าวนี้

ส่วนการประมงที่ใช้อวนลอยตักจะปฏิบัติงานในคืนเดือนมืด (แรม ๑๕-๑๕ ค่ำ) เพื่อให้ปลามองเห็นอวนได้

ส่วนประกอบและสภาพของพื้นที่ของทะเล วงรอบของสิ่งมีชีวิตและลักษณะการหาอาหารของปลา ตลอดจนปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุณหภูมิและทัศนวิสัยนี้ นับว่าเป็นสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวเนื่องกับการจับปลาทั้งสิ้น ศัตรูอย่างเท่าเทียมปรากฏอยู่ในเรื่อง "ชนิดของปลาและส่วนที่จับ" กล่าวคือ ศัตรูเดียวกันนั้นย่อมขึ้นถึงเดือนมกราคม ฝูงปลาอาจจะเคลื่อนที่หนีมาจากจังหวัดสุราษฎร์ธานีผ่านกันอ่าวไทยและเลาะไปถึงจังหวัดตราด จึงเป็นเหตุให้บรรดาเรือที่ใช้อวนล้อมจับออกปฏิบัติงานกันนับเป็นจำนวนร้อยละ

Boat Construction Methods and Materials

วิธีและวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือ



Boat Construction Methods and Materials

The hulls of most Thai boats are round-bilge and carvel-planked, that is, the sides of the planks are butted one against the other and not overlapped as in clinker-built (lap-straked) hulls.

Basic Construction Technique

With few exceptions Thai boats are of keel-and-rib (keel-and-frame) construction (Figure 1). Usually a long, heavy timber is laid along the centerline for the keel. The stem and sternpost are scarfed to the forward and after ends of the keel. Transverse ribs (or frames) are laid over the keel at intervals to form the basic hull shape. Hull planks are then fastened to the outer edges of the ribs and rabbetted to the stem and sternpost.

Most Thai boats are constructed without blueprints or drawings. A miniature, half-hull model of the boat is carved out of wood, then cut into longitudinal or transverse sections (Figure 2). Measurements of these sections are scaled up to produce full-size dimensions. Rough sketches also help establish the proper shapes. But Thai shipwrights cut and shape the planks and timbers mostly by eye, experience, and tradition.

Boats for the Thai Government, however, must be built according to blueprint specifications.

The photographs on these pages show the basic steps in the construction of Thailand boats.

Woods

Thailand is world-famous for its teak (*Tectona grandis*), and the older boats were often built completely of this hard, heavy, durable wood. But teak has become progressively less available and consequently too expensive for boat owners. Moreover, other woods are more satisfactory for the various components of the vessel.

Kiam (*Cotylelobium lanceolatum*) is in great demand for hull construction, particularly for underwater planking. Harder, heavier, and more elastic than teak, it is a greyish brown, even-textured wood which turns darker on exposure. It will last for 10 years in an untreated state. Like teak, kiam is resinous and very resistant to woodworms, the plague of Thai (and other Oriental) boat owners.

เรือไทยส่วนมากมักมีลักษณะท้องเรือกลมและซี่โครงยาวถี่ เรือบางลำอาจมีแป้นกระดานชนกันไม่ซ้อนกันแบบตอเกดส์

วิธีการต่อเรือเบื้องต้น

เรือไทยต่อแบบมีกระดูกงูและก้างตง (รูปที่ ๑) ตามปกติจะใช้ไม้ท่อนหนึ่งยาวและหนักวางตามแนวกลางเป็นกระดูกงู ติดท่อนหัวและท่อนท้ายเข้ากับกระดูกงูตรงปลายสุดทั้งหัวและท้าย ติดก้างตงเป็นระยะ ๆ บนกระดูกงูเพื่อให้เป็นรูปตัวเรือขึ้นก่อน แล้วจึงปิดแผ่นไม้ตัวเรือที่ขอบนอกของก้างตง และบากปลายไม้ให้เข้ากับท่อนหัวและท่อนท้าย

เรือไทยส่วนมากต่อขึ้นโดยไม่มีแบบพิมพ์เขียว หรือการเขียนแบบเลย แต่ใช้แบบไม้จำลองรูปตัวเรือหรือขนาดเล็ก ๆ แล้วตัดออกเป็นส่วน ๆ ตามทางยาวหรือทางขวาง (รูปที่ ๒) วัดส่วนต่าง ๆ เหล่านี้แล้วขยายให้เท่ากับขนาดของเรือที่จะต่อจริง การวาดภาพเรืออย่างหายาก ๆ ก็ช่วยให้ได้รูปร่างของเรือที่แท้จริง ข้างต่อเรือคนไทยส่วนมากจะอาศัยความชำนาญและประสบการณ์ที่ถ่ายทอดกันมาแต่เดิมในการตัด และตัดไม้เรือแผ่นกระดานให้เป็นรูปตัวเรือโดยใช้กะเอาด้วยตา

ตัวอย่างไว้ก็ตามการต่อเรือของทางราชการไทย จะต้องมีแบบพิมพ์เขียวโดยเฉพาะ ซึ่งต่าง ๆ ของการต่อเรือเบื้องต้นในประเทศไทย ได้แสดงไว้ด้วยภาพถ่ายในหน้าต่อ ๆ ไป

ไม้ที่ใช้ต่อเรือ

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีชื่อเสียงทั่วโลกเกี่ยวกับไม้สัก และเรือเก่า ๆ ก็มักต่อด้วยไม้สักเป็นหลักเพราะเป็นไม้เนื้อแข็ง มีน้ำหนักปานกลางและทนทาน ฉะนั้นจึงหายากและมีราคาแพงสำหรับผู้ที่ไม่นำไปต่อเรือ และอีกประการหนึ่งก็ยังมีไม้ชนิดอื่นซึ่งมีคุณสมบัติพอที่จะใช้ทำส่วนประกอบต่าง ๆ ของเรือได้

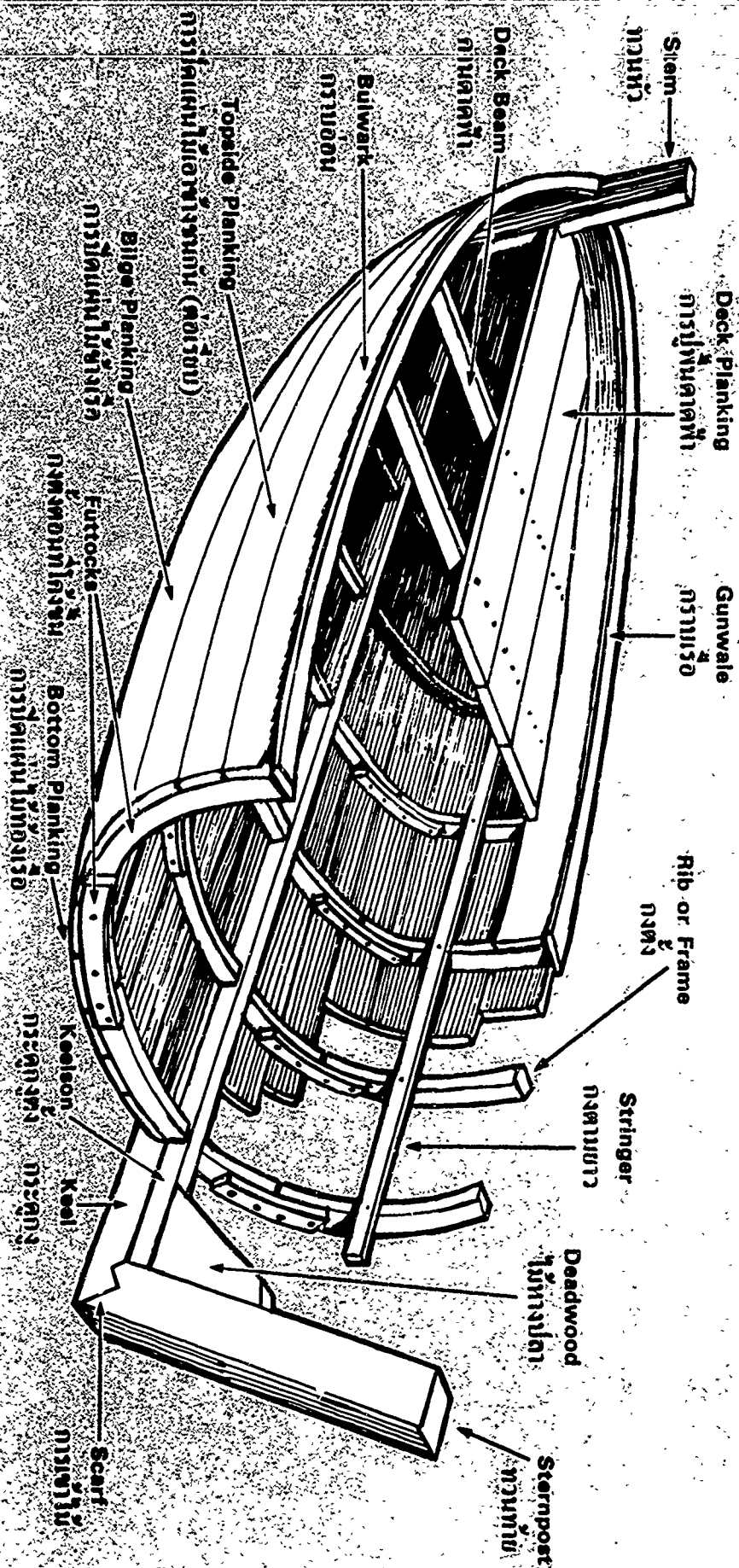
ไม้เคี่ยมเป็นไม้ที่ใช้ต่อเรือกันมาก โดยเฉพาะใช้ทำแผ่นไม้ท้องเรือที่อยู่ด้านใน เคี่ยมเนื้อแข็งกว่า ไม้หนามก และความยืดหยุ่นมากกว่าไม้สัก มีสีน้ำตาลปนเทา เนื้อไม้เรียบ เมื่อถูกแดดถูกลมจะมีสีเข้มขึ้น หากไม่มีการค้ำเนินกรรมวิธีเพื่อรักษาเนื้อไม้อย่างใดเลย เช่นการอบ อาน ฯลฯ ไม้เคี่ยมจะทนอยู่ได้ ๑๐ ปี ไม่เสื่อมเป็นไม้ที่มียาง และเหรียญไม้ไคร้กินเช่นเดียวกับไม้สัก เพราะเป็นสัตว์ที่รบกวนเจ้าของเรือไทยให้ได้รับความเดือดร้อน (รวมทั้งชนิดอื่น ๆ ทางตะวันออกด้วย)

วิถีการและวัตถุประสงค์ในการต่อเรือ

Takien (*Hopsea odorata*) is another first-class wood used for all components of the boat. Harder and heavier than either teak or kiam, it is much more elastic and equally resistant to woodworms, and will last for 10 years untreated. Takien is a yellowish grey or brown wood which darkens with exposure, has medium texture, and takes a high polish.

Pradu (*Pterocarpus macrocarpus*) is harder, heavier, and more elastic than the other woods mentioned here, turning dark red with exposure. It is a structural wood used for flooring, beams, and panelling. It takes a beautiful, high polish.

Figure 1. Features of Keel-and-Rib Construction



ไม้ตะเคียนกับไม้พยุงนั้นเหมือนกัน ใช้ทำส่วนต่างๆ ของเรือตลอดลำ ไม้ตะเคียนนั้นเนื้อแข็งกว่า ไม้พยุงนั้นบางกว่าไม้ตะเคียนหรือไม่ก็ยอม และมีความยืดหยุ่นมากกว่ามาก เกรียงไม้โครงก็กินเซ่นเดียวกัน มีความคงทนอยู่ ๑๐ ปี เมื่อไม้ได้ต้นกรรมวิจิตรขึ้นมาเนื้อไม้พยุง ไม้ตะเคียนมีสีเทาปนเหลืองหรือสีน้ำตาล และเมื่อถูกแดดถูกลม จะเปลี่ยนเป็นสีเทาไม่เรียบปานกลาง และมันเป็นเงา

ไม้ประดู่เป็นไม้ที่มันเนื้อแข็งกว่า ไม้หนากันและความยืดหยุ่นมากกว่าบรรดาไม้ชนิดอื่น ๆ ตัดไม้ได้กล่อมมาแล้ว เมื่อถูกแดดถูกลมจะมีสีที่แดงเข้ม เป็นไม้ที่ใช้ในการทำอ่าวต่าง เช่น ทำทวน กรว้า กาน ตง และกรอบประตูหน้าต่าง ไม้ประดู่เป็นไม้ที่สวยงามและมันเป็นเงาดี

รูปที่ ๑ ลักษณะการวางกระดูกและศัลยกรรม

Boat Construction Methods and Materials

ไม้เสมาน และ ไม้เก็ดแดง ไม้ทั้งสองชนิดนี้เป็นไม้เนื้อแข็งและเหนียวมากที่สุด ใช้สำหรับทำหมุดไม้ (ใช้ในการต่อเรือ) ไม่เสื่อมสลายแม้ว่าจะเป็นไม้ที่ดกที่สุด

การซ่อมบำรุง

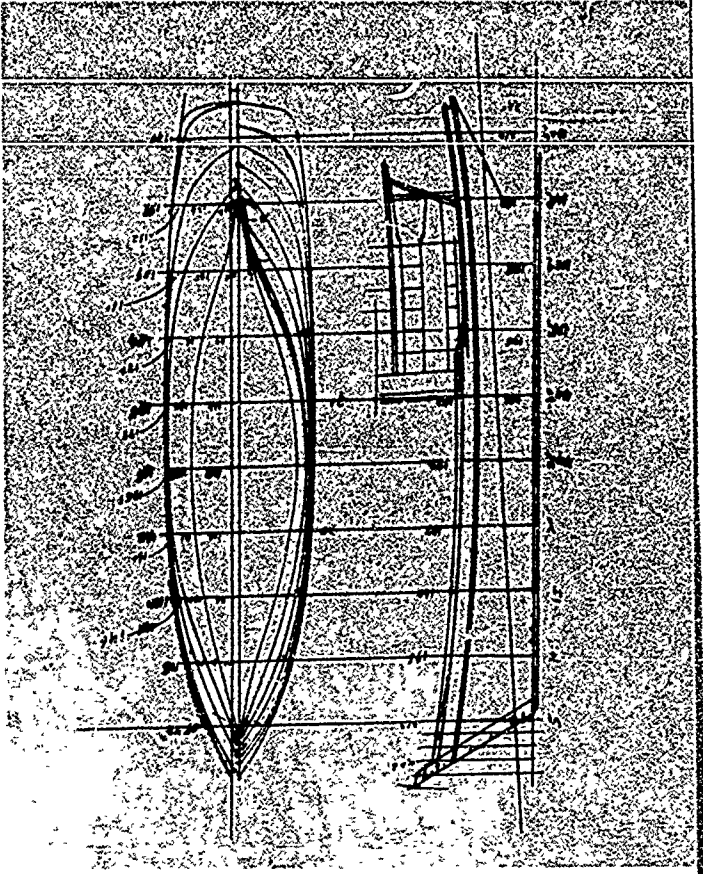
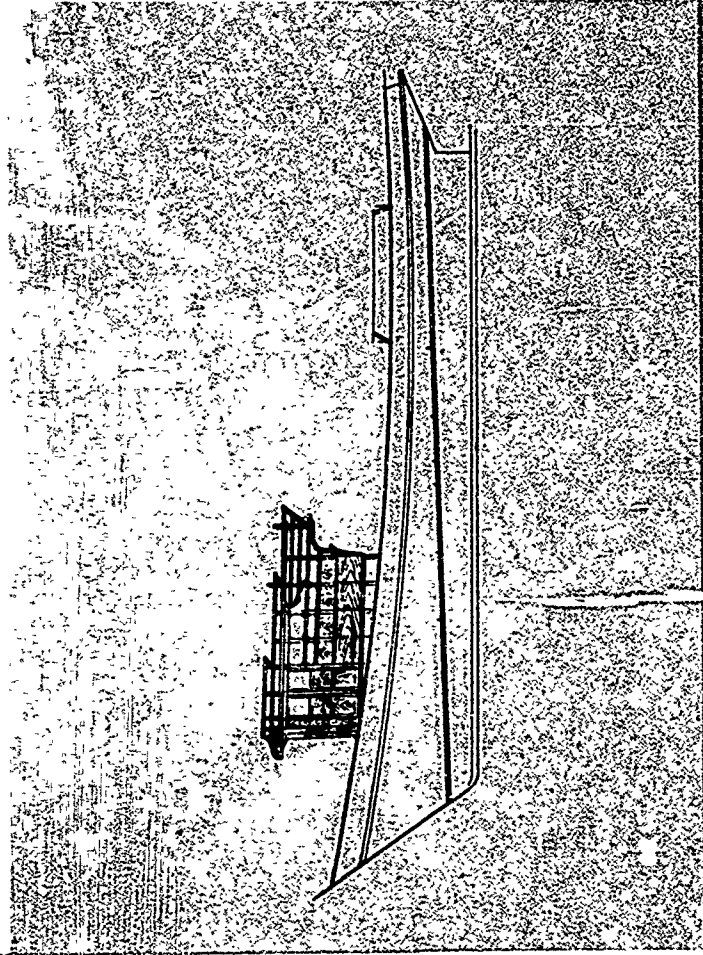
เรือประมาณเกือบทั้งสิ้นในประเทศไทยจะถูกนำขึ้นเกยหาด เพื่อทำการซ่อมให้เป็นอย่างดีน้อยปีละครั้ง หรือเมื่อหมดอายุขัยไปแล้ว

เรือขนาดเล็ก ๆ จะนำขึ้นเกยฝั่งหรือนำขึ้นบนบกในเวลาทำขึ้นสูง ๆ โดยไม่ยากนัก และเมื่อนำลงก็จะทำการขุดท้องเรือ ส่วนเรือขนาดใหญ่จะนำเข้าอยู่แห่งตามผู้ต่อเรือ

การซ่อมบำรุงกับการขุดท้องหรือตะไคร้นี้ห้องเรือ คัดเปลี่ยนแผ่นกระดานหรือไม่ที่ผู้ต่อหมันชาขึ้น และทาสีกันเพื่อบริเวณได้ยาวนาน สีเหล่านี้จะบรรจุกระป๋องและหาซื้อได้ตามท้องตลาดทั่วไป

เจ้าของเรือขนาดเล็กบางก. ใช้ได้ทั้งด้วยเศษ ไม้ได้เป็นกักอุดรแห้งเร็ว ให้เกรียนเพื่อเป็นการไล่รื้อน้ำพริ่งให้หมดไป

ช่างต่อเรือของไทยส่วนมาก มักใช้การเขียนแบบอย่างหยาบ ๆ แทนแผนผังละเอียด



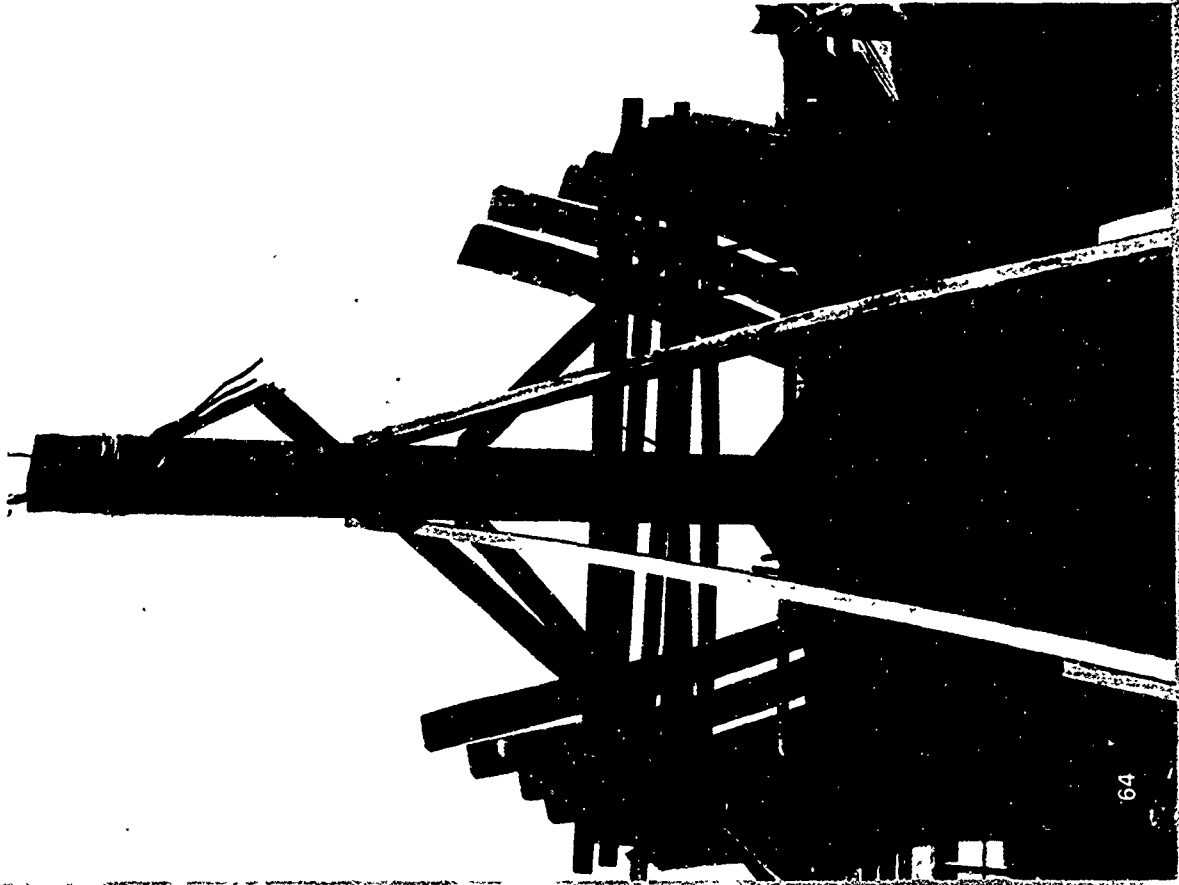
วิธีการและวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือ

- 1.2. Carved Miniature Half-Hull Models Are Used as Guides for Building Thai Boats
3. A Stack of Ribs and Rib Sections Showing 2 Patterns Used in Cutting
4. C1-T1 Ready for Hull Planking in Typical Thai Shipyard
- ๑.๒. การต่อเรือของไทยจะใช้แบบจำลองครึ่งเรือจริงที่กั้น เป็นเครื่องช่วย
๓. กงตงและส่วนต่างๆวางกองไว้ แสดงให้เห็นมีแบบทำใช้ตัด ๒ อัน
๔. เรือ ป๑-๗๑ พร้อมที่จะปิดแผ่นไม้ตัวเรือได้ตามคู่มือของไทย



Boat Construction Methods and Materials

1. Hull Planking Is Laid Carvel-Style From Bottom Up
2. Fore Ends of Hull Planks Are Rabbed to Stem, Then Fastened With Screws, Usually Brass. Planks Are Fastened to Ribs With Long Wooden Pegs Called Treenails
3. Ends of Ribs, or Frames, Are Held by Notched Keelson. Curved Sections of Frames (Futtocks) Are Fastened Together by Frame Joints and Bolts

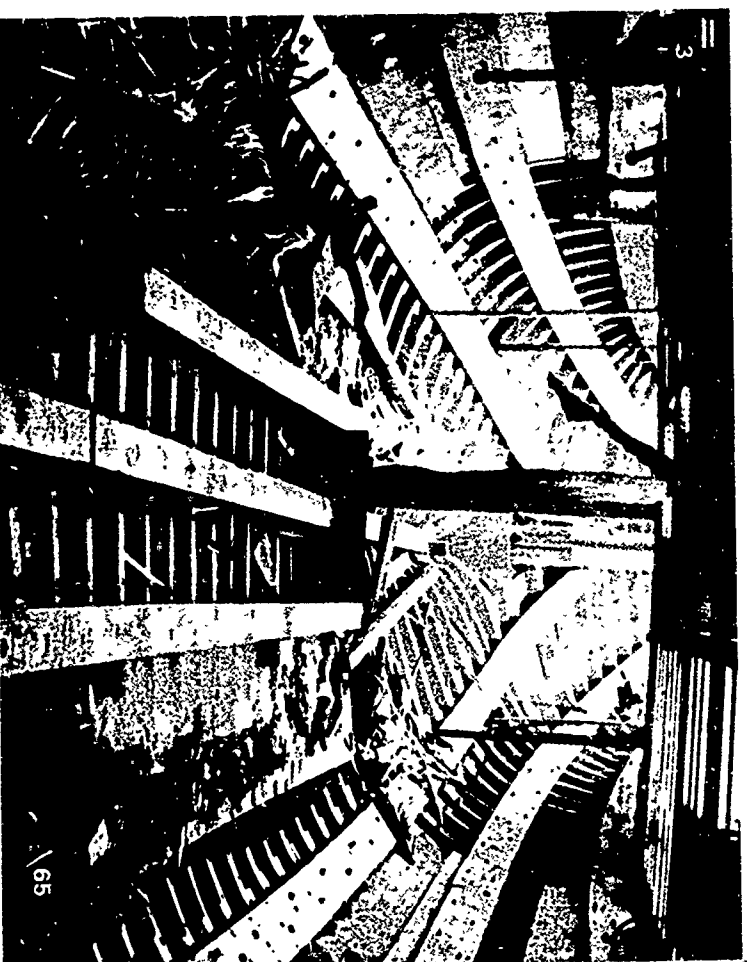
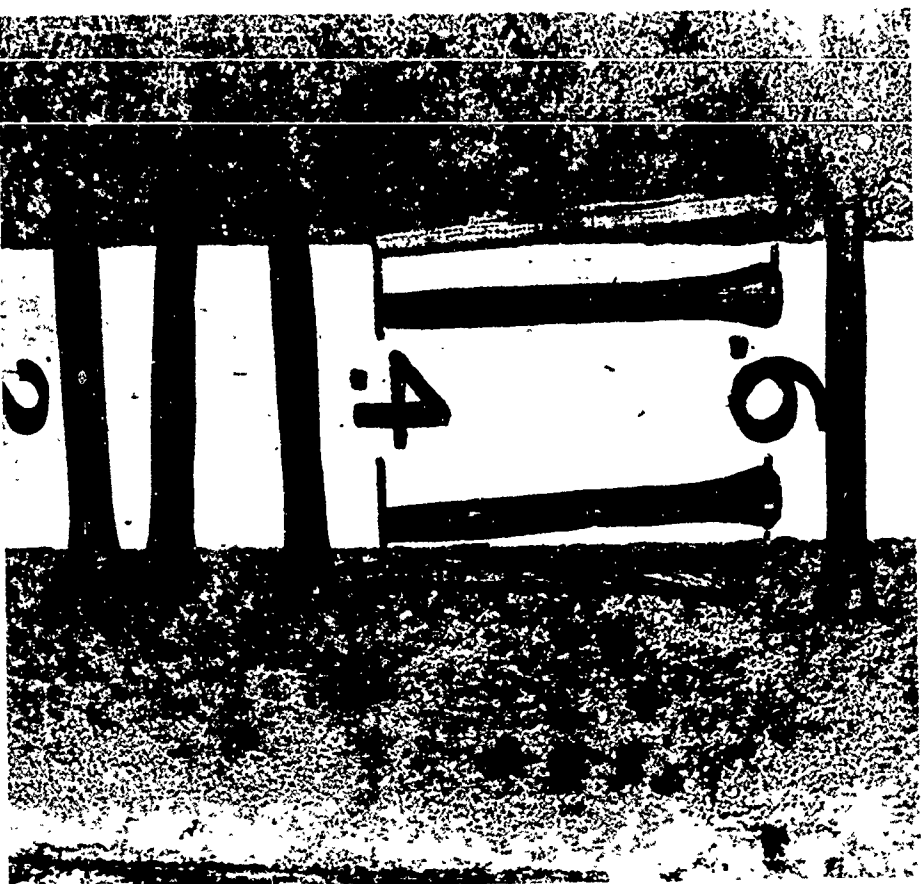


๑. แผ่นไม้ตัวเรือจะวัดจากใต้ท้องเรือจนมาแนวต่อเรือรบ
๒. แผ่นไม้ตัวเรือวัดติดกับทงด้วยตะปูไม้ยาวๆ ส่วนตอนปลายสุดจะบดเคให้เข้ากับทวนหัว และใช้ตะปูแตะแกลงแฉกแสดง
๓. กงซึ่งตอนโคนยึดอยู่ในช่องปากของการดูสูง ส่วนตอนท้ายก็จะต่อกันด้วยไม้ประกับและใส่สลักนอต



วิธีการและวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือ

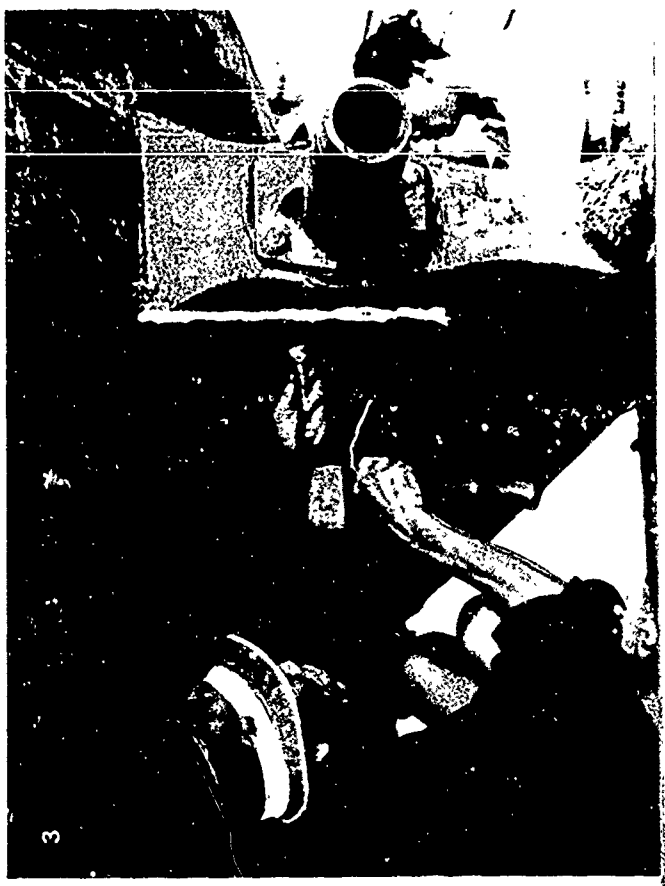
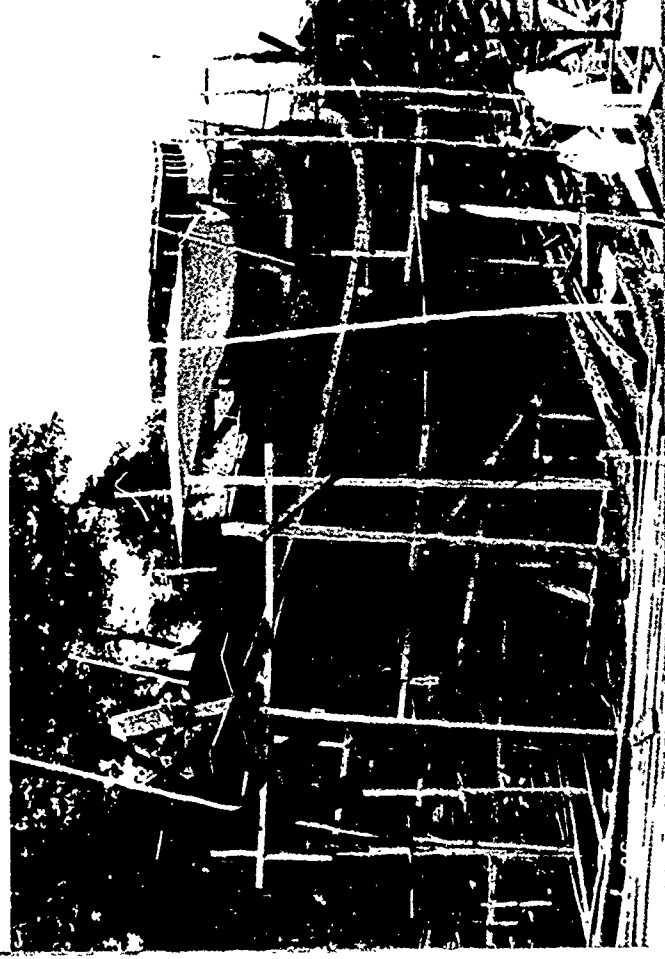
1. Treennails, 0.2 m (About 8 inches) Long, Are Made of Thai Hard Woods, Such as Smasarn or Getdang
2. Graceful Counterstern of Fishing Vessel, Showing Treennails as Yet Not Sawed Flush
3. Nearly Completed Interior Shows Floor Boards Laid Over Ribs, Stringers Running From Stem to Stern, and Deck Beams
๑. ไม้ขนาดยาว ๐.๒ ม. (ราว ๘ นิ้ว) ทำด้วยไม้เนื้อแข็งของไทย เช่น ไม้สมสารหรือเก็ดแดง
๒. แสดงให้เห็นภายในเรือประมาณที่ต่อเกือบแล้วยังไม่ได้ตัดให้เรียบ
๓. ภายในตัวเรือเกือบจะเสร็จเรียบร้อยแล้ว แสดงให้เห็นกระดานปูท้องเรือบนกลึง รางตามยาวจากหัวถึงท้าย และกลึงคาน้ำ



Boat Construction Methods and Materials

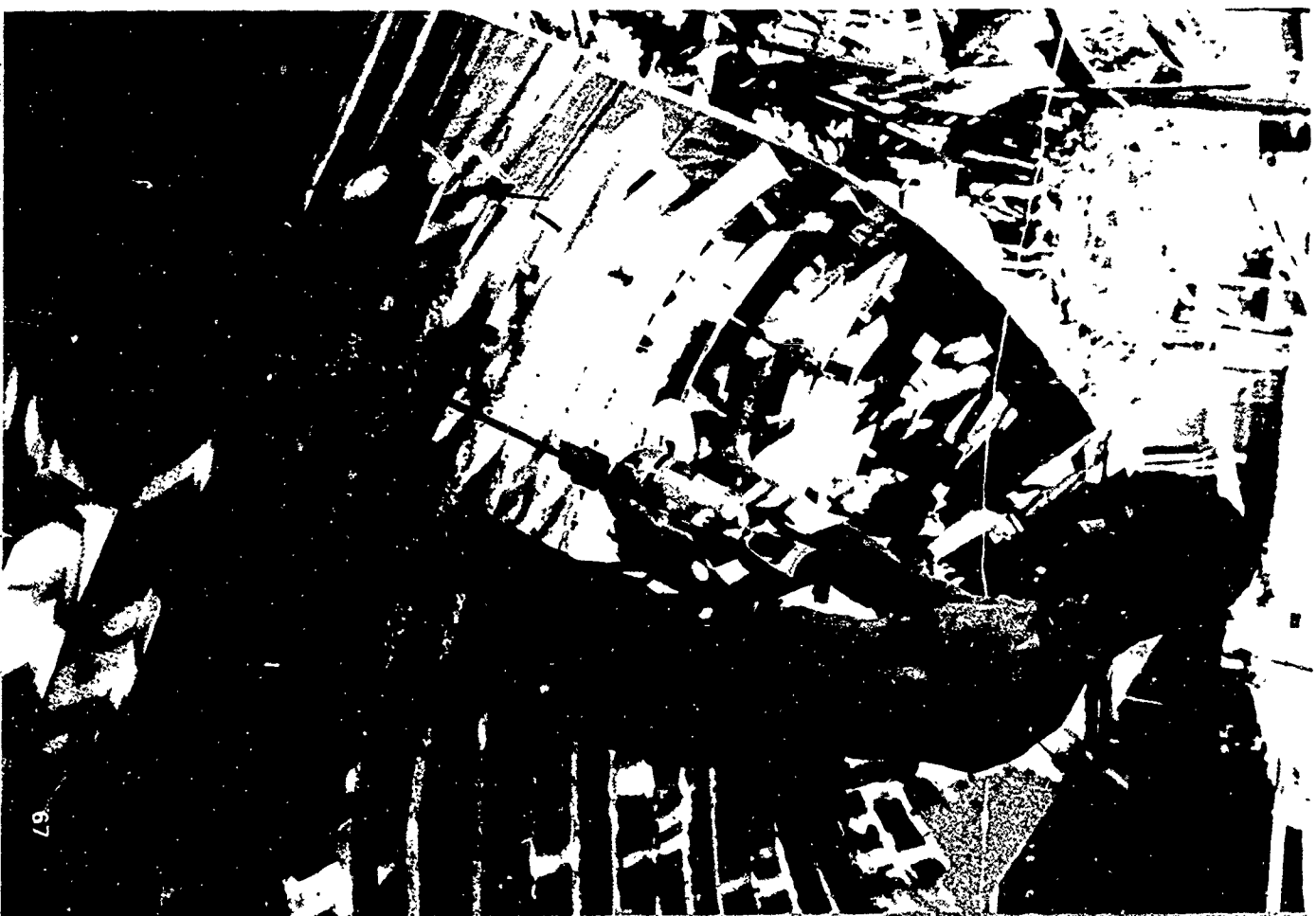
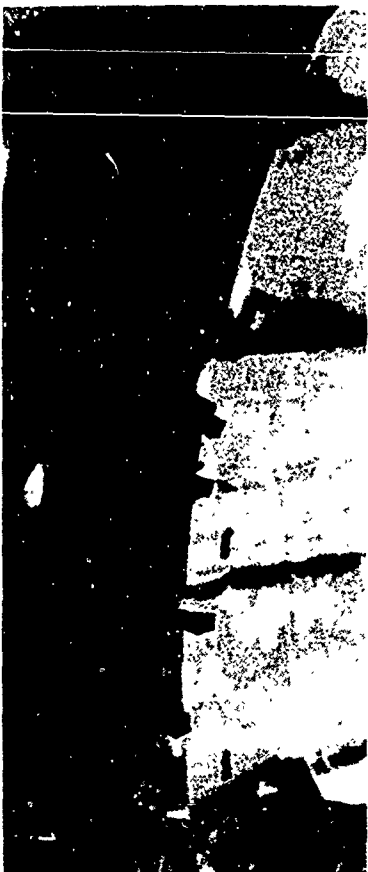


1. A C1-T1 Hull Ready for Deck Planking
2. Typical Thai Shipyard Showing a C1-T1 With Triple-Decked Cabin Nearing Completion
3. Caulking Consists of Unbleached Cotton or Hemp Fibers Pounded Into Seam and Sealed With Compound of Pitch, Aloe Resin, and Lime
๔. เรือ ป๑-๗๑ พร้อมที่จะปูหน้าดาดฟ้า
๕. ตามคู่มือเรือของไทยทั่วไป แสดงให้เห็นเรือ ป๑-๗๑ ที่เกือบเสร็จเรียบร้อยแล้ว มีทั้ง ๓ ชั้น
๖. การตอกกั้นย่นจะใช้เชือกด้ายดิบหรือป่านตอกยัดเข้าไปที่รอยต่อ แล้วด้วยส่วนผสมของน้ำมันยาง ชัน และปูน



วิธีและวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือ

1. Treennails Spread and Ready To Be Sawed Flush
2. A Keelless Hull, Showing Workmen Finishing Treennails in Ribs
3. Drilling Holes in Rib Section With a Portable Power Drill
๑. ไม้ซี่เรือที่ตีเกล็ดและพร้อมที่จะตัดออกให้เรียบ
๒. เรือที่ไม่มีกระดูกงู แสดงให้เห็นการตอกหมุดไม้ซี่เรือ
๓. การเจาะรูลงด้วยสว่านไฟฟ้า



Boat Construction Methods and Materials

การใช้ไฟรมองเรือให้เกรียมเพื่อกำจัดเพรียง

Charring the Hull to Get Rid of Woodworms



Completed C 1 - T 3 Fishing Boat Ready for Launching

พิธีการและวัสดุที่ใช้ในการต่อเรือ
เรือประมง ป.๑-๗๓ ที่เสร็จเรียบร้อยแล้ว พร้อมที่จะปล่อยลงน้ำได้



Detection Clues for Stop and Search Operation
หลักฐานที่ใช้ในการตรวจค้นและทำการตรวจค้น



Detection Clues for Stop and Search Operation

"What is out of the pattern?" This is the basic question in identifying vessels and determining whether they are hostile or friendly. First, we compare the shape of the sighted boat with those of known types to see if it is similar or different. Then, we compare behavior of the boat with normal operating patterns to find what, if anything, is peculiar about it.

How do we know what is different? By learning what is normal or typical. We compare visually the silhouette of the sighted boat with our collection of standard types of silhouettes for the local boats to find which one it matches.

This is less difficult than determining whether the behavior of the boat fits our knowledge of what it should be under the circumstances. Many factors influence the normal operation pattern of a vessel — particularly a fishing boat — and they must be learned by study and observation. These may be grouped for convenience into three categories (Figure 1):

1. Vessel: Shape (class and type), construction, and equipment
2. Operation: Performance, fishing gear and techniques, fish catch, fishing area, cargo and cargo route, and crew and crew behavior
3. Environment: Weather conditions, water conditions, day or night, moon phase, season of year, government regulations, and social and religious influences.

The seasoned native seems to know instinctively what, if anything, is peculiar about the behavior of a boat. Actually he quickly scans his store of learned and observed information about what the boat should be doing and finds what is out of the pattern. Presented here is basic information related to normal operation and deviations from it.

Examples

A fishing boat moving at night without lights is suspect because it violates a government regulation. Yet fishing craft using long drift gill nets rarely show lights since these would reveal their presence to other fishermen who make a practice of cutting the valuable nylon nets and stealing sections of them.

A vessel purse seining during May and having on board a catch of chub mackerel is suspect since it is illegal to purse seine for this fish from April 15 to June 14. Yet that boat may be within its rights since the Department of Fisheries grants permission to some vessels to fish during the closed season.

A boat claiming to be purse seining during a bright, moonlit night is suspect since the fishing observer on the boat cannot spot the fish schools

ถ้าตามชนวนหลักฐานที่จะใช้ในการพิสูจน์ทราบ และตัดสินใจว่าเรือเหล่านั้นเป็นเรือฝ่ายศัตรูหรือฝ่ายเดียวกับเราก็คือ "มีอะไรที่ผิดแบบไปบ้าง" ในขั้นต้นที่เราจะต้องเปรียบเทียบรูปร่างของเรือลึที่เห็นกับเรือชนิดต่าง ๆ ที่เคยรู้จักว่าเหมือนกันหรือแตกต่างกันเสียก่อน ขั้นต่อไปจึงเปรียบเทียบพฤติกรรมของเรือเหล่านั้นกับแบบการปฏิบัติงานตามปกติว่า มีอะไรที่ผิดสังเกตบ้าง

จะทราบได้อย่างไรว่ามีอะไรผิดแปลกไปบ้าง? การที่จะทราบได้ก็ด้วยการศึกษาถึงลักษณะตามปกติทั่ว ๆ ไปของเรือต่าง ๆ เสียก่อน เปรียบเทียบภาพเงาของเรือที่เราเห็นกับภาพเงาของเรือชนิดต่าง ๆ ตามแบบมาตรฐานซึ่งได้รวบรวมมาจากในห้องถื่นด้วยสายตาว่าจะตรงกับเรือชนิดใดชนิดหนึ่งบ้าง

การกระทำดังกล่าวนี้ย่อมง่ายกว่าการที่จะตัดสินใจเอาเองจากพฤติการณ์ของเรือเหล่านั้นตามความรู้ที่มีอยู่ว่า เรือนั้นควรจะมีความผิดที่ตรงไหนอย่างนี้ มีปัจจัยอยู่หลายประการที่มีอิทธิพลต่อแบบการปฏิบัติงานตามปกติของเรือ โดยเฉพาะต่อเรือประมง จะต้องเรียนรู้โดยศึกษาและสังเกตจากปัจจัยเหล่านี้ให้ได้ และเพื่อความสะดวกจึงได้แบ่งแยกปัจจัยต่าง ๆ ออกเป็น ๓ หัวข้อ (ดูรูปที่ ๑) คือ:

๑. เรือ: รูปร่าง (ประเภทและชนิด) การต่อ และเครื่องอุปกรณ์ประจำเรือ
 ๒. การปฏิบัติงาน: สมรรถนะ เครื่องมือและวิธีการจับปลา ปลาที่จับได้ ขนาดที่จับปลา สินค้าและเส้นทาง คนประจำเรือและพฤติการณ์
 ๓. สิ่งแวดล้อม: สภาพลมฟ้าอากาศ น้ำ กลางวันหรือกลางคืน ทั่วทั้งช่วงแรมฤดูแล้ง พระราชนิพนธ์ และอิทธิพลทางสังคมและศาสนา
- ชาวพื้นเมืองที่มีประสบการณ์มักจะรู้โดยสัญชาตญาณว่า เรือลำใดมีพฤติการณ์ที่ผิดปกติไปบ้าง โดยเขาจะพิจารณาจากข่าวสารที่ได้เรียนรู้ และสังเกตมาอย่างถูกต้องเกี่ยวกับเรืออะไรควรทำอะไร แล้วก็จะทราบได้ทันทีว่า "มีอะไรที่ผิดแบบไปบ้าง" ต่อไปนี้เป็นข่าวสารชนวนหลักฐานเกี่ยวกับการปฏิบัติงานตามปกติและการปฏิบัติงานที่ผิดปกติ

ตัวอย่าง

เรือประมงที่เดินไปมาในเวลากลางคืนโดยไม่จุดโคมไฟ นับว่าเป็นเรือที่อยู่ในข่ายสงสัยเพราะเป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติ แต่ก็ยังมีเรือประมงที่ใช้อวนลอยติดขนาดขามาก ๆ มักไม่จุดโคมไฟ ทั้งนี้เพื่อไม่ต้องการให้ชาวประมงอื่น ๆ ที่มีกะชอบถักลอบตัดอวนในลอนรวมแวง ๆ เลเห็น

เรือที่ใช้อวนล้อมจับหาก็การประมงในเดือนพฤษภาคม และปลายฤดูจับมาได้ อยู่ในเรือก็นับว่าอยู่ในข่ายสงสัย เพราะการจับปลาด้วยอวนล้อมจับในระหว่างวันที่ ๑๕ เมษายน ถึง วันที่ ๑๔ มิถุนายน เป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติ แต่เรือเหล่านั้นก็จะมีสิทธิ์ที่จะจับได้เหมือนกัน โดยได้รับอนุญาตจากกรมประมงให้จับปลาในระยะเวลาที่ห้ามได้

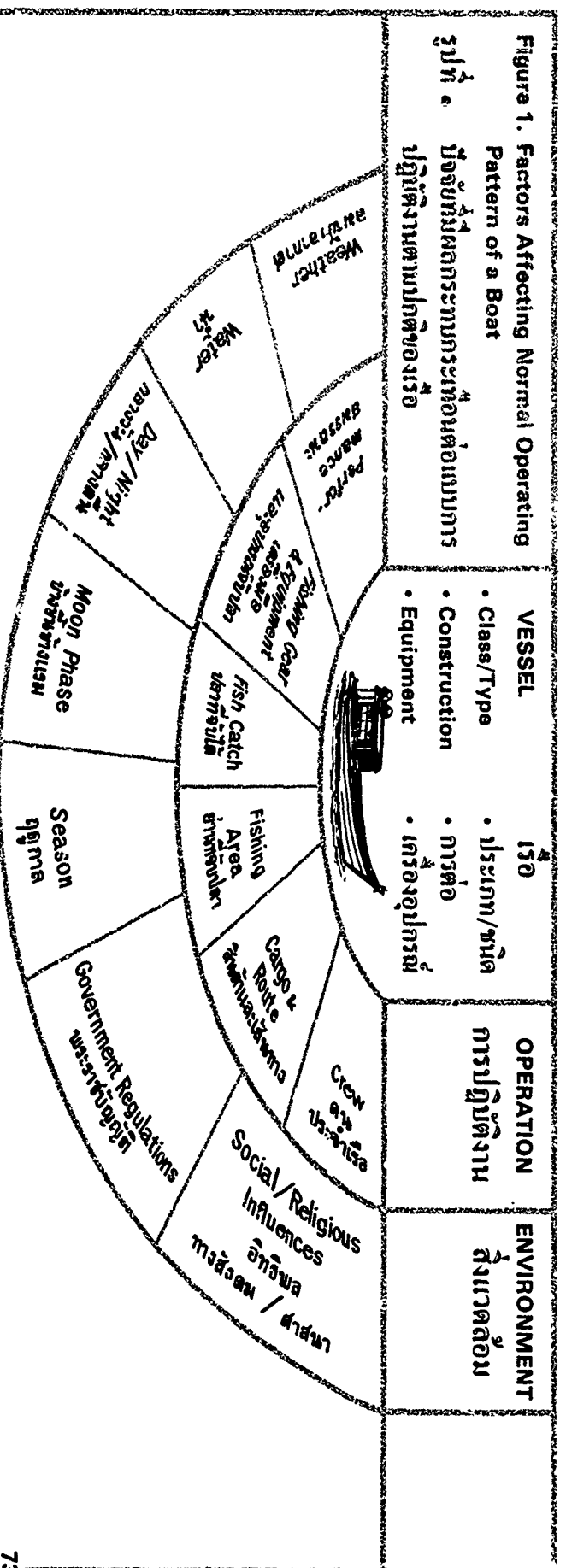
หลักฐานที่ใช้ในการตรวจพบเรือและทำการตรวจสอบ

in moonlight. Most purse seiners are either resting ashore, undergoing repairs, or are engaged in some other kind of fishing on a night like this. However, some fishing observers claim to be expert enough to spot the schools even in the daytime.

Stop and Search Operation

The following clues for distinguishing between hostile and friendly vessels are based on the personal experience of men in the Vietnamese and the U.S. navies engaged in stop and search operations in South Vietnamese waters. They should be taken as a guide, not as standard procedure. Successful detection depends upon continually remaining alert so as to anticipate enemy tactics, and not becoming committed to a standard set of stop-and-search operating procedures. In the event of hostilities no boat is above suspicion regardless of how many times it has been stopped and searched.

In general, coastwise cargo vessels are more suspect than fishing boats since their normal operating pattern is less definite.



เรือทำการประมงด้วยอวนล้อมจับในคืนเดือนหงายถือว่าเป็นเรือที่น่าสงสัย เพราะผู้ที่ผู้ลอบฟังปลาจะไม่สามารถแลเห็นฝูงปลาได้ และในเวลาเดือนหงายเช่นนี้ เรือที่ใช้อวนล้อมจับส่วนมากจะจอดอยู่ที่บริเวณชายฝั่งเพื่อซ่อมทำ หรือทำการประมงด้วยวิธีอื่น ๆ อย่างใดก็ตามมีแต่สิ่งบ่งชี้บางอย่างที่ตนมีความชำนาญเป็นอย่างดี แม้กระทั่งในเวลากลางวันก็สามารถแลเห็นฝูงปลาได้

การสังเกตให้หยุดและทำการตรวจค้น

หลักฐานต่าง ๆ ที่บ่งว่าเรือลำใดเป็นเรือฝ่ายศัตรู และลำใดเป็นเรือฝ่ายเรา คงจะกล่าวต่อไปนั้น ได้มาจากประสบการณ์ส่วนบุคคลของเจ้าหน้าที่ในกองทัพอากาศเวียดนาม และสหรัฐ ซึ่งปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับการบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้นเรือในน้ำนั้น ของเวียดนามได้ การถือปฏิบัติเช่นนี้จะเป็นแนวทางอันหนึ่งเท่านั้น อย่างไรก็ตามเป็นระเบียบปฏิบัติแบบมาตรฐานแต่อย่างใด การตรวจจับที่ได้ผลล้นนั้นย่อมขึ้นอยู่กับการเตรียมพร้อมอยู่ตลอดเวลา เพื่อให้ทันกับยุทธวิธีของฝ่ายข้าศึกที่จะใช้ดำเนินการ และจะต้องไม่ปฏิบัติตามระเบียบการบังคับให้หยุดและทำการตรวจค้นแบบมาตรฐานไปเสียทั้งหมด ในยามที่มีการพิพาทหรือสงครามเกิดขึ้น จะไม่รีบร้อนลำใดที่ทำการถูกสงสัยไปได้เลย แม้ว่าเรือลำนั้นจะถูกล้อมจับให้หยุดและทำการตรวจค้นมาแล้วแล้วก็ตาม

โดยทั่วไปแล้วเรือสินค้าที่เดินทางมาค้าขายจะอยู่ในน่านน้ำสากลกว่าเรือประมง เพราะการปฏิบัติงานตามปกติของเรือสินค้ามีข้อจำกัดน้อยกว่าเรือประมง

Detection Clues for Stop and Search Operation

CLUES FOR STOPPING BOATS

Location Clues

1. Movement of a boat in prohibited waters.
2. Operation of a boat outside its normal area.
3. Operation at sea when rough surf, high waves, or stormy weather in the area keep other boats ashore.
4. Fishing at a greater distance from shore than is normal for a particular type of craft or for that area.

หลักฐานต่างๆ ที่ใช้เพื่อบังคับให้เรือหยุด

หลักฐานเกี่ยวกับที่อยู่

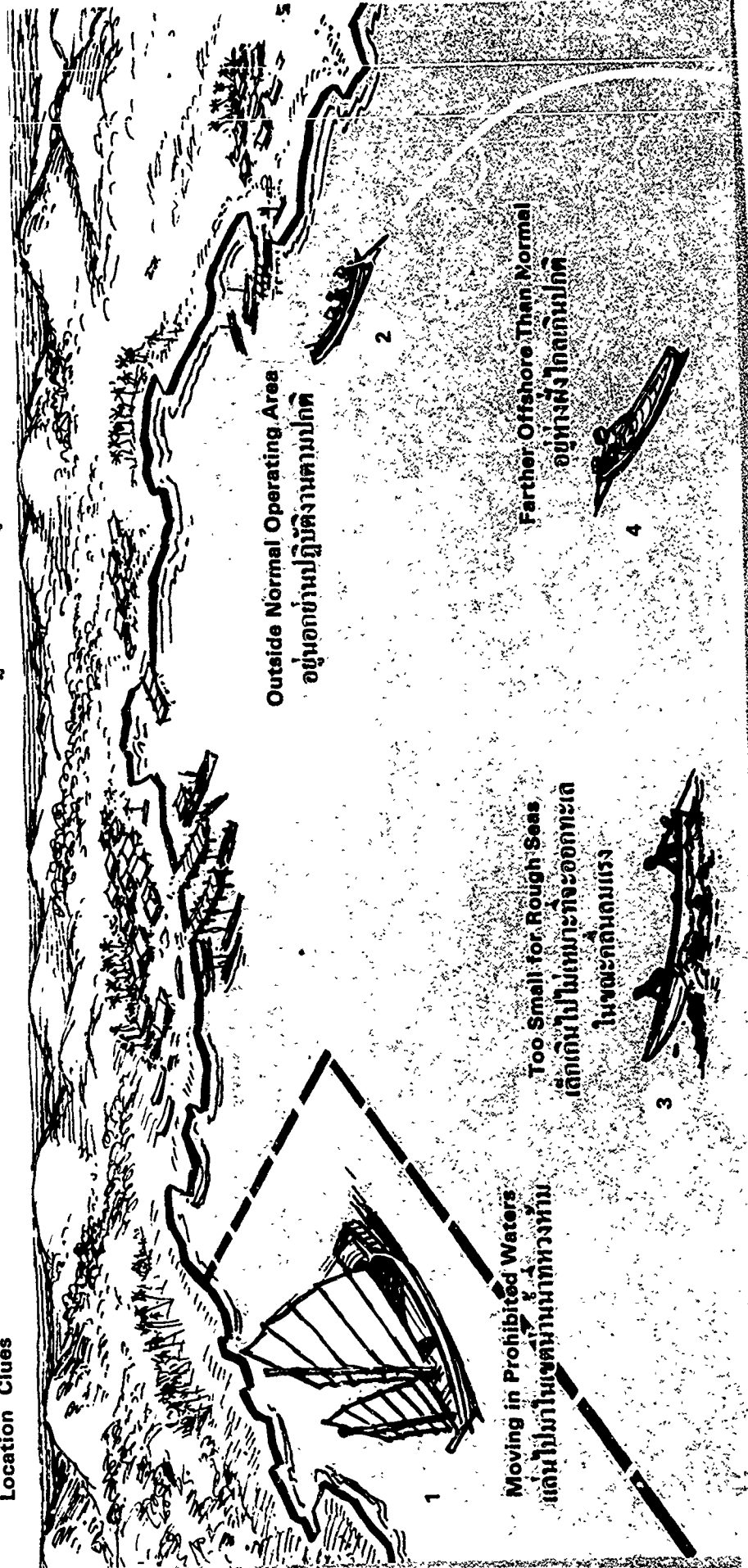
๑. เรือที่แล่นไปมาอยู่ในเขตน้ำ่านาทห้าม
๒. เรือที่ปฏิบัติงานอยู่นอกย่านปฏิบัติงานปกติ
๓. ออกปฏิบัติงานในทะเลในขณะที่มีคลื่นแรงหรือพายุจัดบริเวณนั้นจะเข้าจอดริมฝั่งหมด
๔. ออกทำการประมงห่างจากฝั่งเกินปกติที่เรือชนิดเดียวกันสามารถออกไปได้

ซึ่งบรรดาเรืออื่นๆ ใน

หรือเรือในย่านนั้นจะ

หลักฐานเกี่ยวกับที่อยู่

Location Clues



Moving in Prohibited Waters
แล่นไปมาในเขตน้ำ่านาทห้าม

Too Small for Rough Seas
เล็กเกินไปในทะเลที่ออกทะเล
ในขณะคลื่นแรง

Outside Normal Operating Area
อยู่นอกย่านปฏิบัติงานปกติ

Farther Offshore Than Normal
อยู่ห่างฝั่งไกลเกินปกติ

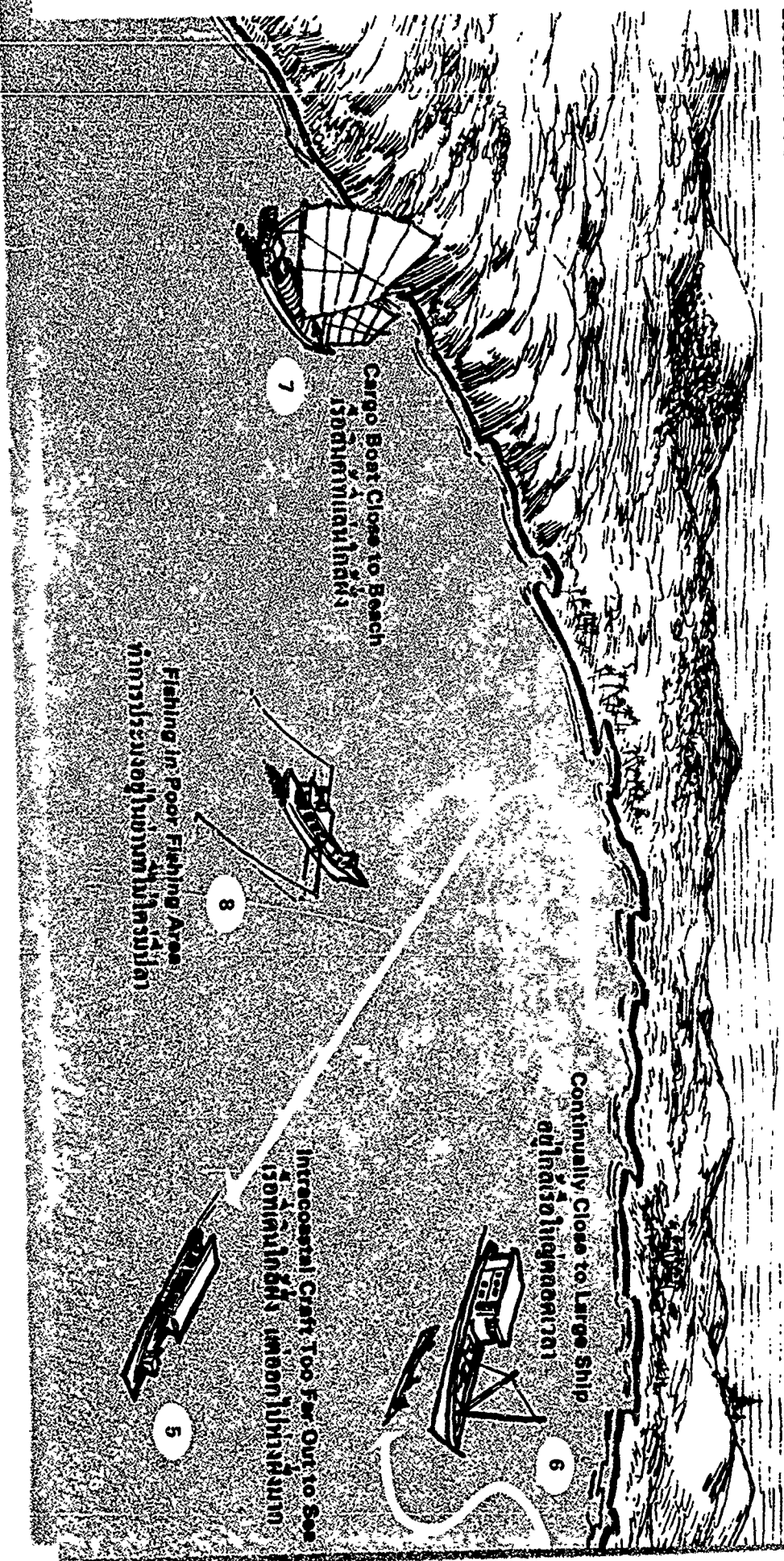
หลักฐานที่ใช้ในการตรวจสอบเพื่อเป็นเหตุและทำการตรวจค้น

5. Operation of an intracoastal craft far out to sea when normally that type of boat moves from point to point along and close to the coast.
6. Continual operation of a boat close to a large ship.
7. Movement of a boat, and especially a cargo boat, close to the beach in coastal regions where there are few rivers.
8. Fishing by a boat in an area where fishing is known to be poor.

๕. เรือที่เดินใกล้ฝั่ง แต่ออกไปปฏิบัติงานห่างจากฝั่งมาก ๆ ซึ่งความปกติแล้วเรือชนิดนี้จะแล่นจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งตามบริเวณใกล้ฝั่ง
๖. เรือที่ปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณใกล้ ๆ กับเรือใหญ่ตลอดเวลา
๗. เรือที่แล่นไปมาใกล้ ๆ ฝั่งที่แม่น้ำอยู่สองสามสาย โดยเฉพาะเป็นเรือสินค้า
๘. เรือที่ทำการประมงอยู่ในย่านที่รู้กันว่าไม่ใคร่มีปลา

Location Clues

หลักฐานเกี่ยวกับที่อยู่



Detection Clues for Stop and Search Operation

Time/Tide Clues

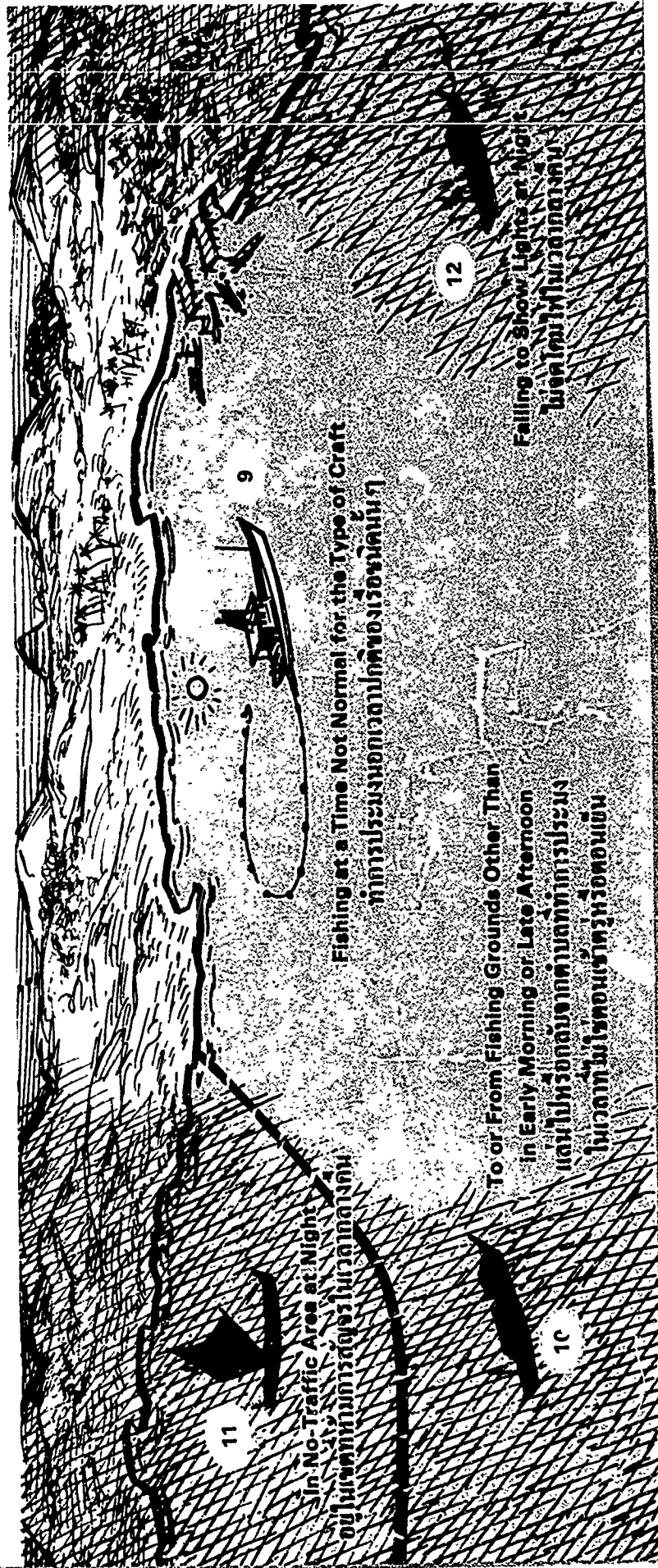
9. Fishing at a time of day or night that is not normal for the particular type of craft.
10. Movement between fishing grounds and shore at any time other than early morning or late afternoon.
11. Nighttime movement in selected areas designated as no-traffic (or curfew or restricted) areas at night.
12. In areas where nighttime fishing is permissible, failure to display a light. All boats are required to show lights at night, but some almost never do so for fear of revealing their positions to net thieves.

หลักฐานเกี่ยวกับเวลาและนาฬิกาน้ำลง

๙. ทำการประมงในเวลากลางวันหรือกลางคืนเวลาใดเวลาหนึ่ง ซึ่งมิใช่เป็นเวลาตามปกติที่เรือชนิดนั้นควรจะออกไป
๑๐. เรือที่แล่นไปมาระหว่างตำบลที่ทำการประมงกับฝั่งในเวลาใดเวลาหนึ่ง นอกจากตอนเช้าตรู่หรือตอนเย็น
๑๑. เรือที่แล่นไปมาเวลากลางคืนในเขตที่มีการประกาศห้ามสัญจร (หรือห้ามออกนอกบ้านหรือเขตหวงห้าม) ในเวลากลางคืน
๑๒. เรือที่อยู่ในย่านที่อนุญาตให้ทำการประมงในเวลากลางคืนได้ แต่ไม่จุดโคมไฟซึ่งในเวลาถ้าคืนเรือทุกลำจะต้องมีแสงไฟในเรือ แต่กระนั้นก็มีเรือบางลำที่ไม่ได้ปฏิบัติตาม โดยเกรงพวกลักลอบตัดอวนจะรู้ที่อยู่ของตน

หลักฐานเกี่ยวกับเวลา/นาฬิกาน้ำลง

Time/Tide Clues



11 In No-Traffic Area at Night
อยู่ในเขตห้ามการสัญจรในเวลากลางคืน

9 Fishing at a Time Not Normal for the Type of Craft
ทำการประมงนอกเวลาปกติของเรือชนิดนั้นๆ

12 To or From Fishing Grounds Other Than in Early Morning or Late Afternoon
แต่ไปหรือกลับจากตำบลที่ทำการประมงในเวลาที่ไม่ตอนเช้าหรือตอนเย็น

Failing to Show Lights at Night
ไม่แสดงไฟในเวลากลางคืน

หลักฐานที่ใช้ในการตรวจสอบบุคคลให้หยุดและทำการตรวจค้น

Type of Movement Clues

13. Movement of a boat at a high speed.
14. Sudden breaking away of a boat from a group of boats.
15. Sudden increase in speed or change in course when visual contact is first made.
16. Continuous and rapid movement of a boat, when all other boats in the area are busy fishing while anchored or moving about slowly.

Operating Characteristics

17. Solitary fishing by a seagoing boat when normally that type of craft operates in pairs.
18. Shutting of a boat between a large ship and the shore.
19. Improper equipment for the type of fishing claimed.

Movement Clues

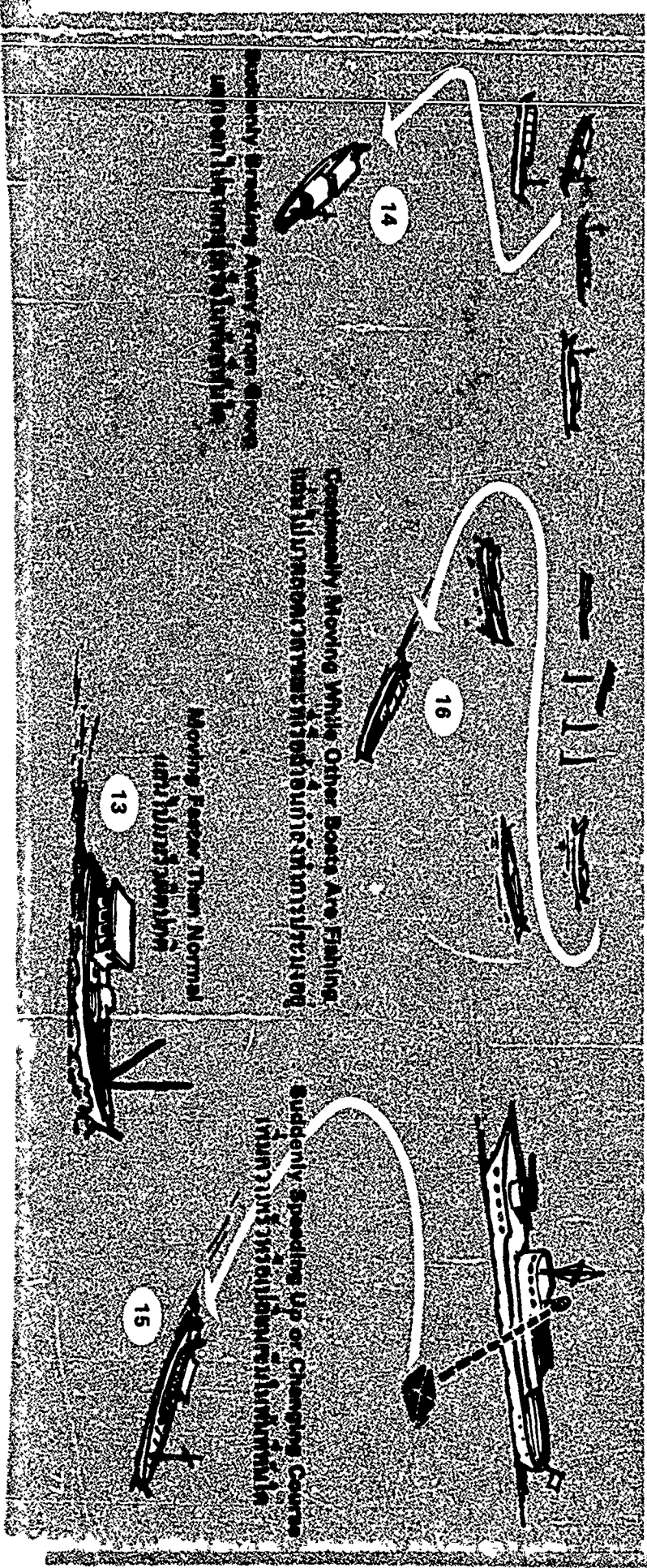
หลักฐานเกี่ยวกับการเคลื่อนไหว

๑๓. เรือที่แล่นไปมาด้วยความเร็วสูง
๑๔. เรือที่แยกออกไปจากกลุ่มเรือในทันทีทันใด
๑๕. เรือที่เพิ่มความเร็วหรือเปลี่ยนเส้นทางในทันทีทันใด เมื่อเริ่มกันครั้งแรก
๑๖. เรือที่แล่นไปมาอย่างรวดเร็วอยู่ตลอดเวลา ในขณะที่เรือลำอื่นกำลังยุ่งอยู่กับการประมงโดยทอดคอตสมอยู่หรือแล่นไปมาช้า ๆ

ลักษณะการปฏิบัติงาน

๑๗. เรือที่สามารถออกทะเลได้ ทำการประมงอยู่ตามลำพังเพียงลำเดียวในแนวเรือนิดเดียวเท่านั้นแต่ตามปกติจะปฏิบัติงานด้วยกันเป็นคู่ ๆ
๑๘. เรือที่แล่นไปมาอยู่ระหว่างเรือใหญ่กับฝั่ง
๑๙. ใช้เครื่องมือจับปลาไม่ตรงกับที่อ้างได้แจ้งไว้

หลักฐานเกี่ยวกับการเคลื่อนไหว



Detection Clues for Stop and Search Operation

CLUES FOR SEARCHING BOATS

Official Papers

1. Lack of proper, official boat and personnel papers.
2. Discrepancies between the official papers and actual conditions.

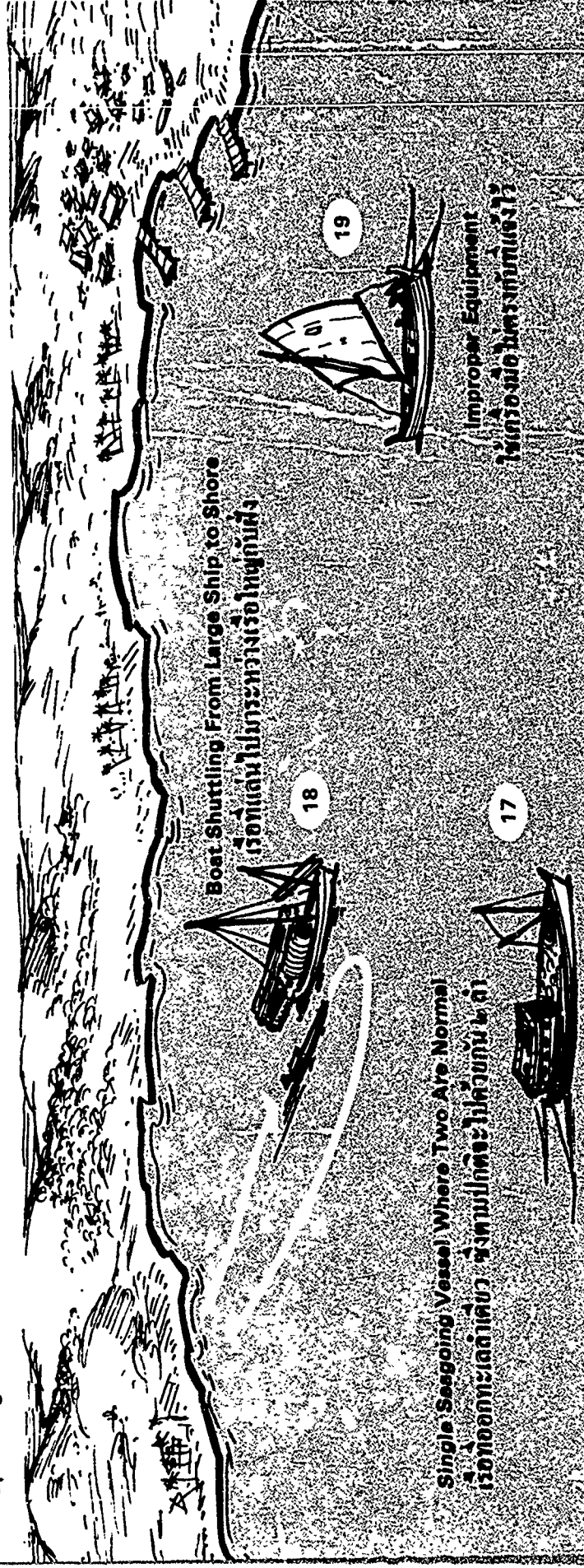
Appearance/Characteristics of Crew

3. Differences in the personal grooming of one crew member and the others (such as recent, neat haircut or well-cared-for hands).
4. Absence of a sun tan on a professed or apparent crew member.
5. Inability of a fishing-boat crew member, when requested, to repair a net with reasonable skill or to identify gear on board.
6. Awkwardness in the handling of fishing gear by a professed or apparent crew member upon request.
7. Deviations in the accent or dialect of the crew and passengers from those normal to the professed area(s) of origin.
8. For a cargo craft, the resemblance of the crew to farmers rather than traders.

หลักฐานต่าง ๆ ที่ใช้เพื่อทำการตรวจค้นเรือ ใบอนุญาตต่าง ๆ

๑. ไม่มีใบอนุญาตใช้เรือและใบอนุญาตส่วนบุคคลโดยเฉพาะ
 ๒. รายการต่าง ๆ ในใบอนุญาตใช้เรือไม่ตรงกับความเป็นจริง
- ### รูปร่างลักษณะของกัปตันเรือ
๓. ลักษณะการแต่งกายที่ผิดแปลกไปจากกัปตันเรืออื่น ๆ (เช่น แต่งกายทันสมัย ตัดผมเรียบร้อย หรือมีสะอาดหมดจด)
 ๔. ผู้มีอาชีพหรือแสดงตนว่าเป็นกัปตันเรือ แต่ผิวไม่กล้าแดดเลย
 ๕. กัปตันเรือประมงที่ทำอะไรไม่เป็นเลย เมื่อถูกขอร้องให้ซ่อมมวนก็ทำได้ไม่ดีเท่าที่ควร และไม่มีความรู้เกี่ยวกับเครื่องมือเครื่องใช้ที่อยู่ในเรือเลย
 ๖. ผู้มีอาชีพหรือแสดงตนว่าเป็นกัปตันเรือ แต่ไม่ได้นำใบเรือมาให้ดูเลยเมื่อขอให้ทำ
 ๗. กัปตันเรือและผู้โดยสารพูดสำเนียงผิดเพี้ยนไปจากถิ่นกำเนิดของตนตามที่ได้แจ้งไว้

Operating Characteristics



ลักษณะการปฏิบัติงาน

หลักฐานที่ใช้ในการตรวจสอบพยานบุคคลในเหตุและทำการตรวจสอบ

Condition of Boats

9. For a fishing boat, the lack of the characteristic fish smell.
10. Apparently empty boats. Granular contraband is sometimes concealed under sheet metal roofs and/or deck boards, and in water or rice containers.
11. Unusually low freeboard for the kind of cargo supposedly being carried.

Condition/Appearance of Cargo

12. Fish on board that are not native to the normal or indicated fishing area of that craft.
13. Apparently aged condition of selected cargo, such as salt. It may be a cover material used on the current trip and on previous ones.
14. Out-of-place tools, such as mattocks and shovels. Such tools may be used to bury contraband after unloading on shore.

สภาพเรือ

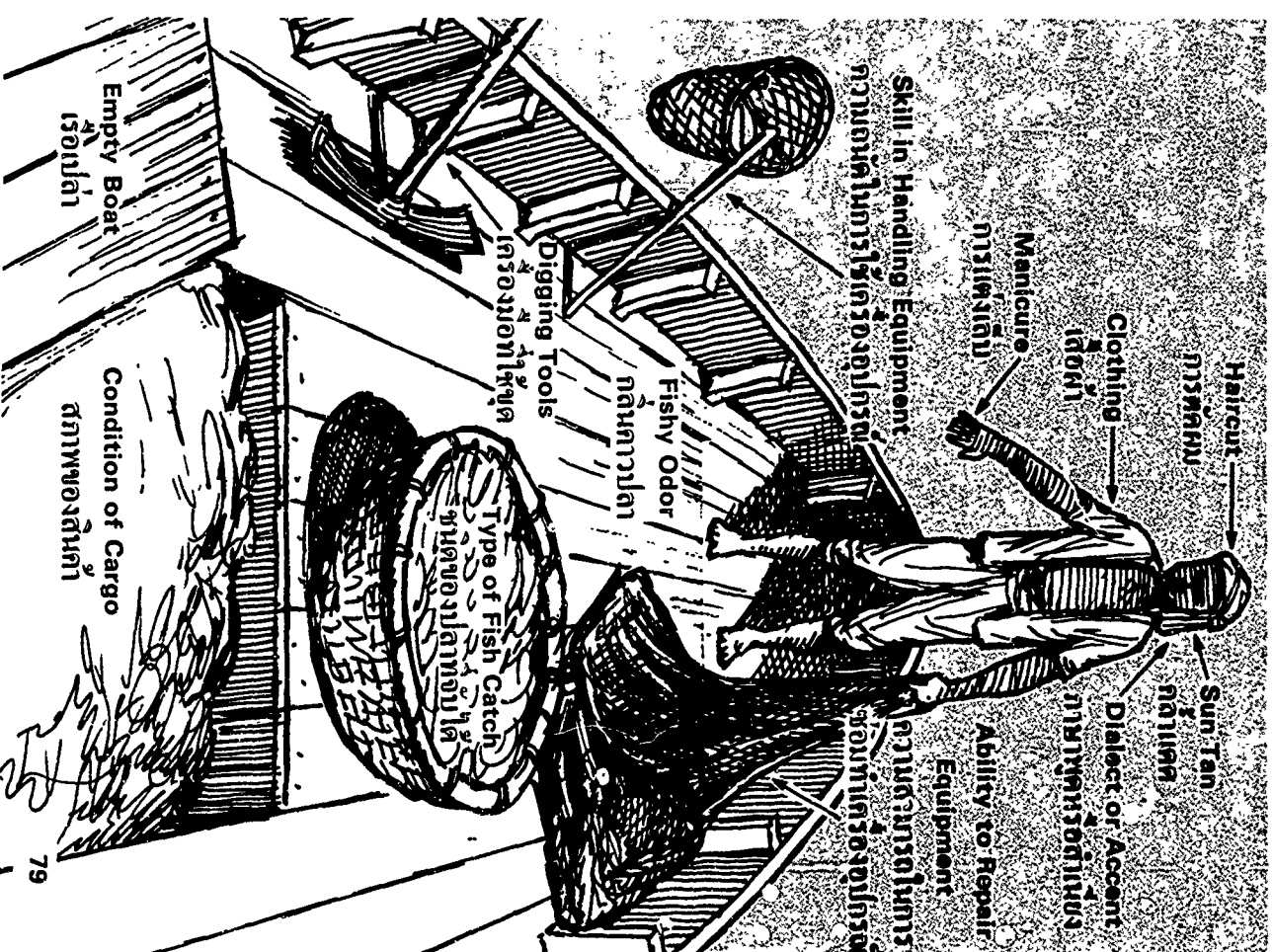
๘. พบประจำเรือสินค้าที่มีลักษณะท่าทางคล้ายชาวไร่ชาวนามากกว่าพ่อค้า
๙. เรือประเภทที่ไม่มีกลิ่นคาวปลาเลย
๑๐. เรือเปล่า ๆ ที่ไม่ได้บรรทุกอะไรเลย บางครั้งก็มีสิ่งของต้องห้ามที่แอบซ่อนอยู่ ซุกซ่อนไว้ใต้หลังคาทำด้วยแผ่นโลหะ หรือ ใต้พื้นคาน้ำ และในภาชนะใส่อาหารข้าวสาร
๑๑. กราบเรือเขยตลาดผิดปกติกว่าที่ควรจะเป็น เมื่อบรรทุกสินค้าตามชนิดที่ได้แจ้งไว้

สภาพและรูปร่างลักษณะของสินค้า

๑๒. ปลาที่บรรจุอยู่ในเรือเป็นลักษณะชนิดกับปลาที่มีอยู่ในย่านจับปลาตามปกติของเรือนั้น หรือย่านจับปลาที่เรือนั้นแจ้งว่าได้จับมา
๑๓. สินค้าที่บรรจุอยู่ในสภาพเก่าเช่น เกือบ ซึ่งอาจใช้ปิดบังของอันมาในทันทีนั้น หรือในเที่ยวก่อน ๆ
๑๔. เครื่องมือซึ่งไม่น่าจะมีอยู่ในเรือนั้น เช่น พลั่ว และ เสียม เครื่องมือเหล่านี้เอาไว้ใช้ขุดเพื่อฝังสิ่งของต้องห้ามภายใต้เนื้อขนถ่ายสินค้าแล้วก็ได้

Crew, Boat, and Cargo Appearance Clues

หลักฐานเกี่ยวกับลักษณะของจนประจําเรือ เรือ และสินค้า



Detection Clues for Stop and Search Operation

Contraband

Contraband—illegal cargo—is more than guns, ammunition, and explosives. It is strategic materials and black market commodities as well (Table I). Strategic materials are directly associated with the manufacture of weapons and ammunition. Many consumer items and medicines become contraband

สิ่งของต้องห้าม

สิ่งของต้องห้าม ขอบคอกกฎหมายที่ร้ายยิ่งกว่าปืน กระสุน และวัตถุระเบิดก็คือวัตถุที่ใช้ในทางยุทธศาสตร์ และเครื่องอุปโภคบริโภคที่ซื้อขายกันในตลาดมืด (ดูตารางที่ ๑) วัตถุที่ใช้ในทางยุทธศาสตร์มีส่วนเกี่ยวข้องกับการผลิตอาวุธต่าง ๆ และกระสุน สิ่งของจำพวกเครื่องอุปโภคบริโภคหลาย ๆ อย่างและยาต่าง ๆ กลายเป็นสิ่งของต้องห้ามไป

Table I. Concealment of Contraband Other Than Weapons and Ammunition

Contraband	Concealment
Strategic	
Pipe	Under planking, or in or under granular cargo
Sheet iron	Fake cabin roofs and cargo covers
Wire	Fake rigging, or in or under granular cargo
Mercury	Towed in tins underwater, or in rice containers
Acid	Bottles hidden in hold and camouflaged by rice or corn
Salt peter, sulfur	Spread on deck or cabin roof and covered with cloth or metal
Engines	Under other cargo
Black Market	
Rice, milk, corn	Often as excess of regular cargo, or mixed with other cargo
Penicillin, streptomycin	Towed underwater in metal containers, or, in powder form, spread out and covered
Alcohol	Towed underwater in metal containers
Bandages	In or under granular cargo

ตารางที่ ๑ การซุกซ่อนสิ่งของต้องห้ามที่มีใช้อาวุธและกระสุน

สิ่งของต้องห้าม	การซุกซ่อน
ทางยุทธศาสตร์	
ท่อ	ซุกซ่อนไว้ใต้พื้นกระดานปูท้องเรือ หรือซุกซ่อนไว้ในหรือใต้สินค้าที่เป็นเม็ด
เหล็กแผ่น	ใช้ทำเป็นหลังคาบังปลอมหลอกตา และเอาสินค้าที่ติดไว้
เส้นลวด	ใช้ทำเป็นสายระโยงระยางเรือลวงตาไว้ หรือซุกซ่อนไว้ในหรือใต้สินค้าที่เป็นเม็ด
ปรอท	บรรจุในการป้องกันและลากไปใต้น้ำ หรือซุกซ่อนไว้ในภาชนะใส่ข้าว (กระสอบหรือถัง)
กรด	บรรจุในขวด แล้วซุกซ่อนไว้ในระหว่างเรือและกลางดงโดยใช้ข้าวและข้าวโพดปิดทับ
ดินประสิว กำมะถัน	ซุกซ่อนไว้ตามที่ต่าง ๆ บนคาบฟ้า หรือหลังคาแท่งและใช้ผ้าหรือแผ่นโลหะปิดทับ
เครื่องยนต์	ซุกซ่อนไว้ใต้สินค้าอื่น ๆ
ตลาดมืด	
ข้าว นม ข้าวโพด	มักซุกซ่อนเพิ่มเติมไว้กับสินค้าตามปกติ หรือปะปนไปกับสินค้าอื่น ๆ
ยาเพนิซิลินและสเตรปโตมัยซิน	บรรจุในภาชนะที่ทำด้วยโลหะ แล้วลากไปใต้น้ำหรือทำเป็นผง ซุกซ่อนไว้ตามที่ต่าง ๆ และมีติดถุงไว้
แอลกอฮอล์	บรรจุในภาชนะที่เป็นโลหะแล้วลากไปใต้น้ำ
ผ้าพันแผล	ซุกซ่อนไว้ในหรือใต้สินค้าที่เป็นเม็ด

หลักฐานที่ใช้ในการตรวจพบและทำลายการตรวจคน

because they are necessary for the feeding and care of hostile troops and because the great civilian demand for them usually promotes hoarding and black market trading.

Strategic materials include pipe, sheet iron, and wire. These seemingly harmless items can end up in not-so-harmless mortars and claymore mines. Mercury, acid, saltpeter, and sulfur are vital to the manufacture of explosives. Diesel and gasoline engines can obviously be used for propelling land vehicles and boats and for turning electric power generators.

Black market contraband includes such common items as rice, milk, corn, alcohol, and bandages, as well as such obviously vital drugs as penicillin and streptomycin. All of these products are useful to both the hostile forces and the civilian populace. The hostile forces, as well as private profiteers, can usually make high profits by selling them on the black market.

It should be emphasized that most contraband items are legitimate cargo when accompanied by the appropriate documents. However, it is not likely that privately owned craft, as differentiated from official government or military vessels, will be found legally transporting weapons, ammunition, and explosives under the present circumstances in South Vietnam.

The following information on contraband, possibilities for concealing it, and hints for uncovering it is based on the experiences of patrol personnel in South Vietnam. Other, new, and better methods will certainly be used for concealing contraband, and new techniques will be used to expose it.

Concealment and Detection

The structure of a boat provides several possibilities for concealing cargo (Figure 2). A double roof on a cabin or cargo hold can be used to conceal powdered materials. The powder is spread over the normal roof and then covered by a sheet metal roof. Since no other cargo is needed for concealment, this method has the advantage that the boat appears to be empty. Empty boats should never be searched perfunctorily.

Powdered materials, such as sulfur and saltpeter, and liquids, such as acid and mercury, can be concealed in the hold. The powders are spread on the deck of the hold and covered by a nylon sheet and mattress. Corn or rice is then placed on top of the covering material as a camouflage. Similarly, acids are carried in the hold in 0.75-liter bottles, covered with boards, and camouflaged with rice or corn. Mercury is carried in small quantities, i.e., less than 10 kg,

เพราะเป็นของจำเป็นแก่ทหารฝ่ายศัตรูที่จะใช้ในการปฏิบัติการและรักษาพยาบาล และโดยที่ประชาชนทั่วไปก็มีความต้องการอยู่มาก จึงเป็นเหตุให้มีการสะสมและซื้อขายกันในตลาดมืด

วัสดุที่ใช้ในทางยุทธศาสตร์ประเภทบ่วง ห่อ เหล็กแผ่น และลวด วัสดุเหล่านี้คล้ายๆ กับไม้ไผ่หรือธนูอย่างใด แต่สิ่งที่จะสามารถผลิตเป็นปืนกรวยและลูกระเบิดซึ่งมีอันตรายมากได้ ปะท กัด ดินประสิว และกำมะถัน นับว่ามีความสำคัญในการผลิตวัตถุระเบิด เครื่องยนต์ดีเซลและเครื่องยนต์น้ำมันดีเซล ก็สามารถนำไปใช้ขับเคลื่อนยานพาหนะและเรือเล็กในการยกพลขึ้นบก และหมุนเครื่องกำเนิดไฟฟ้า

สิ่งของต้องห้ามในตลาดมืดประกอบด้วยของธรรมดาสามัญเช่น ข้าว นม ข้าวโพด แอลกอฮอล์และยาพื้นเมือง รวมทั้งยาสำคัญๆ เช่น เทนนิซิน และสเตรปโตมัยซิน บรรดาผลิตภัณฑ์เหล่านี้มักจะเป็นประโยชน์แก่กำลังของฝ่ายศัตรู และประชาชนพลเรือนทั่วไป ทั้งฝ่ายศัตรูก็ และผู้รักชาติก็ อาจนำสิ่งของเหล่านี้ไปจำหน่ายในตลาดมืดเพื่อให้ได้กำไรมาก ๆ

อาจกล่าวได้ว่าขบวนการนี้ว่า รายการสิ่งของต้องห้ามนี้ ส่วนมากถ้าไม่ออกแสดงตามความเหมาะสมแล้วก็จะถือว่าเป็นของที่ไม่ผิดกฎหมาย แต่อย่างไรก็ดี ในสาธารณรัฐเวียดนามใต้ภายใต้สถานการณ์ปัจจุบัน จะไม่เห็นมีเรือของเอกชนลำใดที่ทำการลำเลียงอาวุธ กระสุน และวัตถุระเบิดโดยถูกต้องตามกฎหมายได้ ซึ่งแตกต่างกับเรือของรัฐบาลหรือของทางราชการทหารที่สามารถกระทำได้

ข่าวสารที่จะกล่าวต่อไปนี้จะเกี่ยวกับสิ่งของต้องห้าม การซ่อนสิ่งของต้องห้ามที่อาจเป็นได้ และข้อแนะนำในการที่จะค้นหาให้พบได้มาจากประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ตรวจการณ์ในสาธารณรัฐเวียดนามใต้ ส่วนการซ่อนสิ่งของต้องห้ามโดยวิธีอื่น ๆ ที่ไม่แปลก และดีกว่าวิธีดังกล่าวข้างต้นนี้จะมาในตอน ซึ่งก็จะต้องใช้วิธีการใหม่ๆ เพื่อค้นหาให้พบสิ่งของต้องห้ามเหล่านี้

การซ่อนและตรวจสอบ

ในเรือถ้าหากจะนำวัสดุหรือวัสดุอื่นที่จำเป็นไปไว้ที่ใดที่หนึ่งแห่ง เก่งทั้งนี้ หลักการซ่อนหรือวางบรรจุภัณฑ์นั้นก็จะใช้หลักการที่คล้ายกันนี้ ผลลัพธ์จะซ่อนซ่อนไว้ตามท่าต่างๆ เหนือหลังคาตามปกติ ปีเตอร์ด้วยแผ่นโลหะที่ใช้ทำเป็นหลังคาอีกชั้นหนึ่ง และไม่ต้องซ่อนสิ่งของอื่นอีกแล้ว นอกจากนี้แล้ว วิธีนี้จะส่งผลทำให้ผู้เห็นนั้นว่าเป็นเรือเปล่าๆ ไม่บรรจุอะไรเลย เรือว่างเปล่าเหล่านี้ไม่ควรทำการตรวจค้นพบเป็นปกติเท่าที่

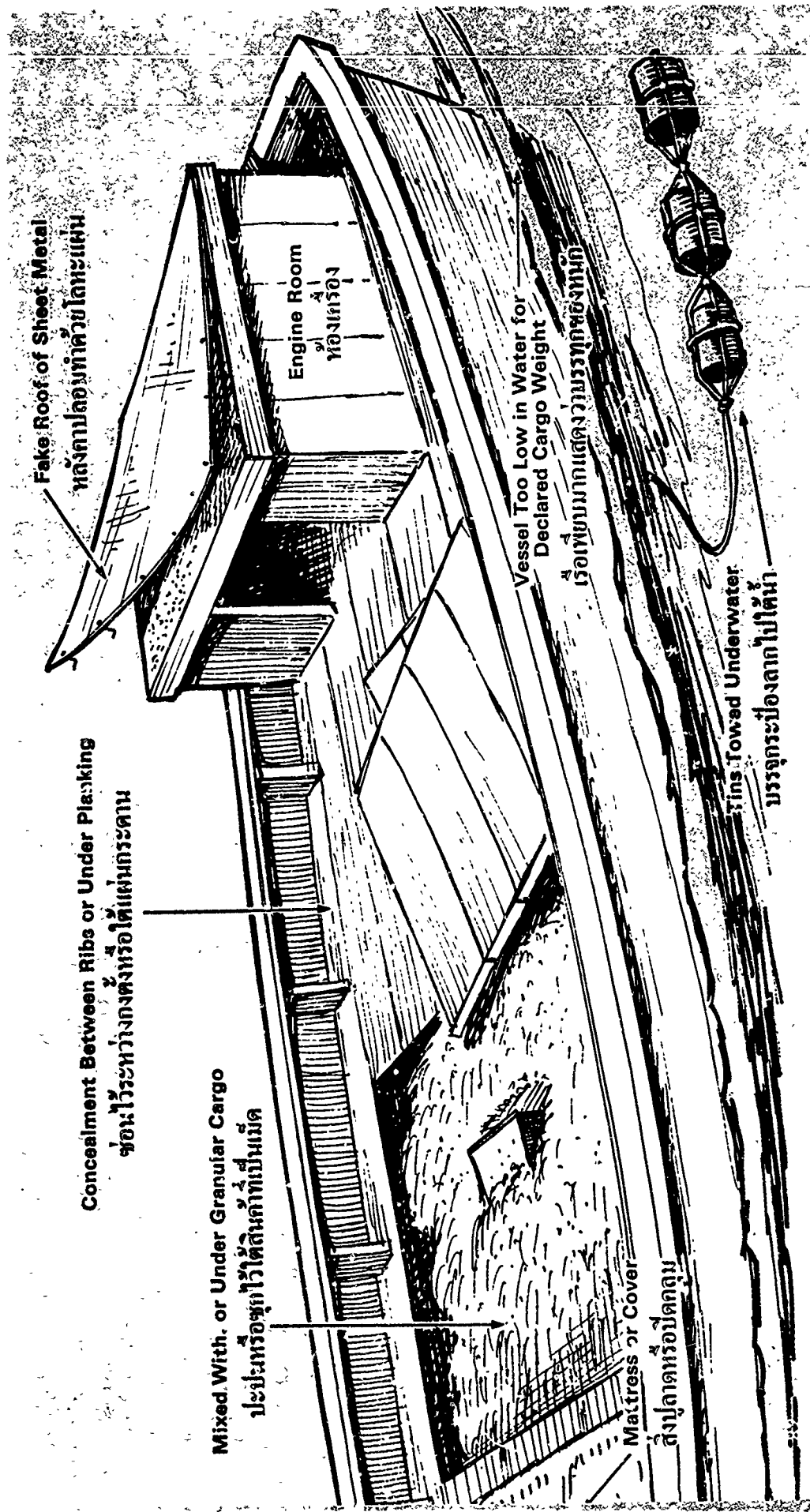
Detection Clues for Stop and Search Operation

and is stored in rice containers. Thus, lifting, smelling, and sampling are important in checking containers. An unusually heavy container may hold mercury, sometimes mixed with other substances.

In boats having ribbed construction, contraband may be hidden between the ribs, hull, and internal planking. Loose planking among the ribs and freshly nailed planking are suspect.

Figure 2. Typical Contraband Hiding Places

รูปที่ ๒ ที่ซ่อนสิ่งของต้องห้ามโดยทั่วไป



วัตถุที่เป็นผงเช่น กัมมะถัน ดินประสิว และของเหลวเช่นกรด และปรอท จะสามารถซุกซ่อนไว้ในระหว่างบรรจุ ถ้าหีบวัตถุที่เป็นผงจะซุกซ่อนไว้ตามที่ต่าง ๆ บนพื้นระหว่างบรรจุ และปิดทับไว้ด้วยแผ่นโลหะหรือสื่ แล้วจึงใช้ขั้วไฟหรือไฟฟ้าวางทับบนวัตถุที่ปิดทับ เพื่อเป็นการลวงตาไว้กับผู้อื่น ทำนองเดียวกันสำหรับกรดก็จะบรรจุในขวดขนาด ๑.๑๕ ลิตร ใส่ไว้ในระหว่างบรรจุปิดด้วยแผ่นไม้และวางตาไว้ด้วยขั้วหรือขั้วไฟ ส่วนปรอทจะบรรจุไปครึ่งละไม่มากนัก กล่าวคือ น้อยกว่า ๑๐ กก. และซุกซ่อนไว้ในกระสอบข้าว ข้อสำคัญในการตรวจสอบภาชนะที่ใช้บรรจุหรือกระสอบ

หลักฐานที่ใช้ในการตรวจสอบคนให้หยุดและทำการสอบสวน

Mixing contraband with legitimate cargo is often used for concealment. Probes can usually locate contraband containers buried in sand, gravel, or grain, but this is very difficult when the containers are at the bottom of a pile of heavy cargo. Similarly, heavy cargo containers are good camouflage because they are difficult to move in the searching operation. Searching is tedious, and often there is no place to pile the removed cargo during the "digging" process.

The overhanging poop on Class 7 vessels could provide an easily overlooked hiding place. Small parcels shielded from view by normal side panelling can be fastened in the understructure of the poop.

Sealed metal containers of medicine and other high-value commodities are sometimes towed underwater behind the boat on a strong line. Running a pole underwater along the length of the keel usually detects any attached lines or containers.

Careful checking of a suspect vessel's papers is a vital step in contraband detection. For example, a 10-day permit in Vietnam is required for the movement of strategic cargoes. The purpose of the 10-day limit is to insure that the permit will be used for only one shipment of cargo. Nevertheless, smugglers try to move the legal cargo as quickly as possible, and, within the same 10-day period, make a second illegal shipment of the same quantity of the same cargo on the same permit.

The quantity of cargo must agree with the amount specified on the manifest. Sometimes this amount is falsified. More often, the actual cargo exceeds the authorized amount. Small discrepancies often go unchallenged, as illegal operators hope they will. But these slight overages, when multiplied by many boats, can add up to an appreciable quantity. Heavy contraband concealed by normal cargo causes a boat to be overweight for the listed cargo. In one instance in Vietnam, the observation that the weight of the cargo declared in the manifest would not cause the boat to lie so low in the water led to the arrest of smugglers.

กระต๊อบที่
ชาวต่าง ๆ เหล่านี้จะถือของทอดลงกตุ คุมกลิ่น และต้มเอาตัวอย่างมาตราช
หนักที่สุดไปถืออาจมีปรอทอยู่ และบางกรวยจะมีสิ่งของอื่น ๆ ประปนอยู่ด้วยอีกได้

สำหรับวิธีต่าง ๆ ที่ออกแบบมาทั้งนี้ ก็อาจซับซ้อนยุ่งยากไปบ้างต่าง ๆ ในระหว่างทางคง ทั่วเร็ว และได้แก่การคาดหมายไว้ล่วงหน้า

ท้าวเวทย์ไม่ได้ออกตาม้าและรอยตาม้าหลุดก้นใหม่ ๆ เมื่อนับว่าเมื่อก่อนมาทางซ้ายอย่างนี้

การเอาสิ่งของต้องห้ามไปเก็บคืนก็ทำถูกต้องตามกฎหมาย แม้เป็นวิธีที่ชุกช่อมน่าใช้ก็หนีอยู่เสมอ ซึ่งคาบปัดจะตรวจพบสิ่งของต้องห้ามที่บรรจุในภาชนะภาวไว้ในทราย กรวด หรือข้าว แต่การตรวจเช่นนี้ว่า นับว่าเป็นการขงกาทจะทำในเมื่อภาชนะที่บรรจุสิ่งของต้องห้ามอยู่ใต้กองดินเท่านั้น ในทำนองเดียวกัน ภาชนะที่บรรจุดินก็หนัก ๆ ไว้จะเป็นสิ่งลวงตาอย่างตื้นเขินจากการขงกาท้องเรือออกมาเพื่อตรวจกันไม่ได้ การตรวจกันเป็นงานหนักทำบ่อย และในระหว่างดำเนินการมีวิธีอื่น ๆ ที่มิได้ไม่ใคร่มีที่สำหรับวางกองดินก็ทำหรือออกมาแล้วด้วย

คาดฟ้าแยกที่เขารอขึ้นออกไปของเรือประเภทที่ ๘ จะมีที่ผูกซ้อนกันอยู่แห่งหนึ่งซึ่งส่วนมากมักจะเข้าไป ที่ใต้โครงสร้างของคาดฟ้าจนสามารถเอาหนีบหนีค ๆ ผู้คิดไว้และประดิษฐ์แบบนั้นรูปเพื่อจะให้มองเห็นได้

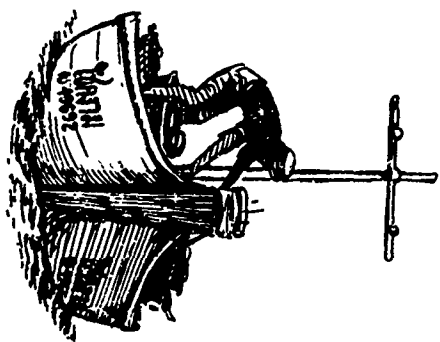
ภาพขณะรถพยาบาลของมีถ้ำอื่นๆ ที่ทำด้วยโลหะหนักนั้น บางครั้งจะถูกผลักไปใต้หน้าทางท้ายเรือโดยใช้เชือกถลนเหล่านี้ ตามปกติในการตรวจอวัยวะของที่มีข้อถลนเป็นสายผูกไว้เหล่านี้ ก็จะใช้ก่อนไม่ถลนลงไปใต้หน้าตามความยาวของกระดูกเรือ

การตรวจข้อบังคับของต้องห้ามบนหนังสือได้แก่ การตรวจตอบเอกสารของ
ผู้ยื่นข้อบังคับดังกล่าวในวัน ตัวอย่างเช่น ในตำราวิธีวัดขนาดของรูปถ่ายในการ
เรียนการสอนศิลปะทางวิทยาศาสตร์ได้ภายในกำหนดเวลา ๑๐ วัน การทำข้อบังคับให้เพียง ๑๐ วัน ก็
โดยมีความมุ่งหมายเพื่อเป็นการประกันว่าใบอนุญาตที่ออกมานั้น จะใช้สำหรับการบริการอย่าง
ดีเกินกว่าจะงดเว้นค่าทำเนียบ แต่ถึงกระนั้นก็ตามหากลักษณะของเงื่อนไขของขออนุญาต
ตามที่กฎหมายของตำรวจระบุว่าทำจะตามมาตราได้ แล้วใช้เวลาที่เหลือภายในกำหนด
๑๐ วันตามใบอนุญาติตนทำทำการบนถ่ายสินค้าที่ผิดกฎหมายซึ่งชุดข้ออยู่ในสินค้าตามชนิด
และปริมาณแตกต่างกันบ้างแรกอีก

ปริมาณของสินค้า จะต้องตรงตามจำนวนที่แจ้งไว้ในบัญชีสินค้าซึ่งบางครั้งก็ไม่ตรงกัน มักมีอยู่บ่อย ๆ ที่สินค้าจริงมีปริมาณเกินกว่าในใบอนุญาต จำนวนที่ผิดไปเล็กน้อย ๆ นั้นมักผ่านไปได้โดยไม่ใส่ใจติดตาม ซึ่งพวกทุจริตก็วางอยู่เฉย ๆ คงจะเป็นเช่นนั้น แต่สินค้าที่เกินไปเพียงเล็กน้อยเหล่านี้ เมื่อรวมกันหลาย ๆ ลำแล้วก็จะป็นปริมาณมากพออยู่ ต้องต้องห้ามตามกฎหมายมาก ๆ ซึ่งนำชุดข้อเนกาทีฟสินค้าธรรมดา จะทำให้เรื่อนั้นหนักมากว่าการบรรทุกสินค้าที่ถูกต้องตามบัญชี การใช้ความสังเกตว่าน้ำหนักของสินค้าตามที่ได้แจ้งไว้ในบัญชีนั้น ไม่ควรเป็นเหตุให้เรื่อนพบบลงเป็นอย่างมาก จะเป็นทางนำไปสู่การจับกุมผู้ลักลอบได้ประการหนึ่ง

Harbor Department Regulations and Forms

พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

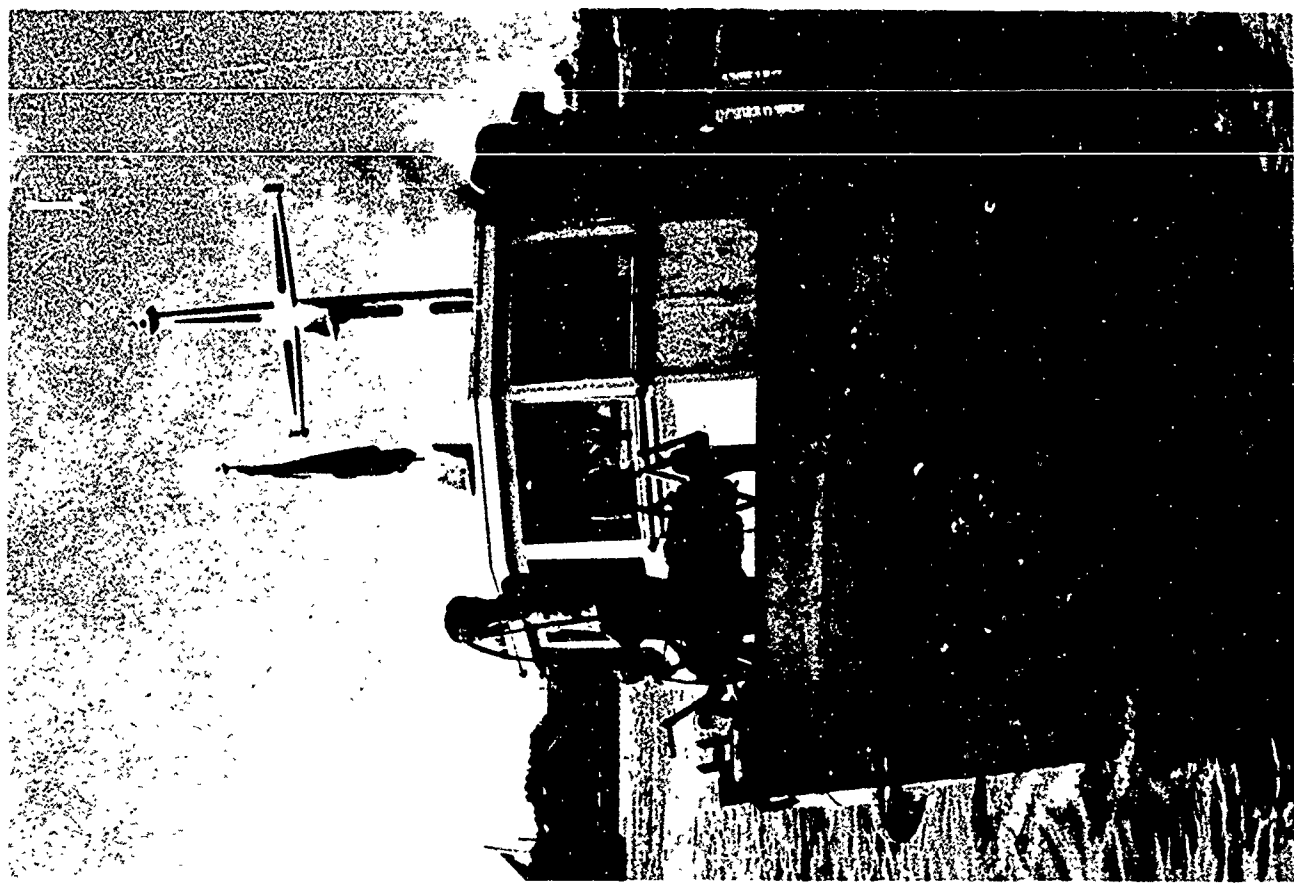
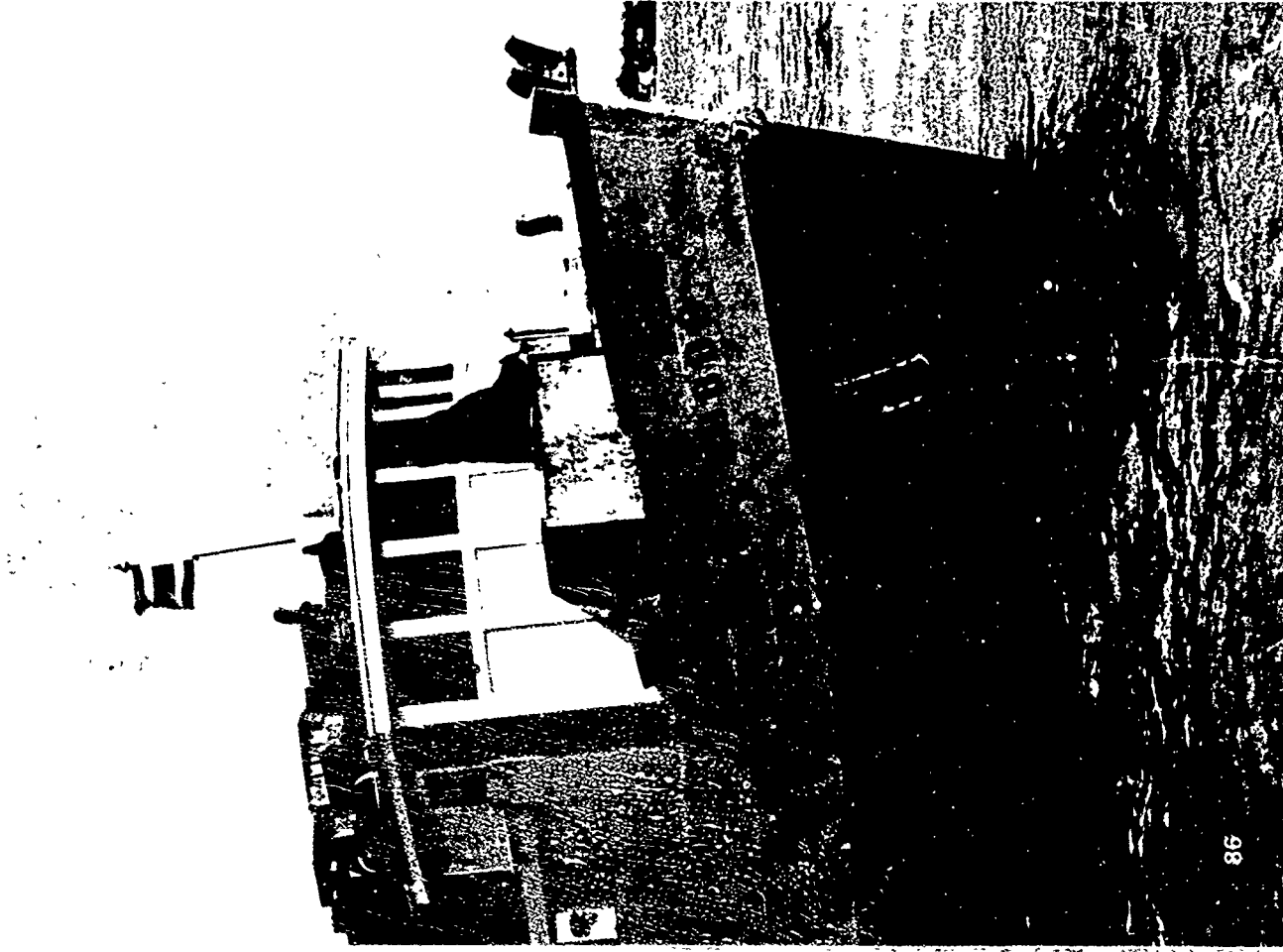


Harbor Department Regulations and Forms

Thai Letter "ป" Identifies Fishing Boats

อักษร "ป" แสดงว่าเป็นเรือประมง

License Number Must Be Inscribed on Bows of Registered Boats
เรือที่มีใบอนุญาตใช้เรือต้องเขียนเลขกำกับใบอนุญาตไว้ที่หัวเรือทั้งสองกราบ



พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

According to Harbor Department regulations a registered Thai vessel while in use shall have on board the following documents:

1. Certificate of registration or provisional certificate of registration
2. Agreement with the crew, if any
3. Ship's charter, if any
4. Consignment notes, if any
5. Ship's manifest
6. Log book
7. Clearance and port clearance, if any.

Not all Thai coastal vessel are registered. The basic documents found on registered boats are described below as well as the criteria used in determining registration.

Many Thai vessels are required to carry a Certificate of Vessel's Nationality and Tonnage. Section 8 of the Thai Vessels Act B.E. 2481 (1938) specifies that this certificate must be carried by vessels of the following categories:

For trading in Thai waters

1. mechanically propelled vessels of ten tons gross or upwards
2. sea vessels, not mechanically propelled, of twenty tons gross or upwards
3. river vessels, not mechanically propelled, of fifty tons gross or upwards

For fishing

1. mechanically propelled vessels of every size
2. vessels, not mechanically propelled, of six tons gross or upwards.

This Certificate of Vessel's Nationality and Tonnage Form No. 11. ๕๓ (B. 53) is reproduced as Figure 1. It is a single sheet, 34 cm x 20 cm (about 13 1/4" x 8"), printed on both sides. The front is in Thai, and the reverse is an English translation. The vessel's registration number appears in the box in the upper left corner of each page. The form contains such information as the vessel's name, signal letters, and a description of the vessel and capacity measurements for determining net and gross tonnage.

Motorized vessels of any size and all nonmotorized vessels of over 1.5 gross tons are required to carry the Certificate of Survey and License, Form No. 11. ๑๓๖ (B. 136), (Figure 2). It consists of four pages, 38 cm x 19 cm (15" x 7 1/2"). Page 4 is an English translation of page 1, and page 3 is a translation of page 2. The vessel's license number appears in the box at the top of pages 1

ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ บัญญัติไว้ว่า เรือที่ต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว ในระหว่างเวลาที่ใช้เรือ ต้องมีเอกสารดังต่อไปนี้ประจำเรือ

๑. ใบทะเบียนเรือไทยหรือใบทะเบียนชั่วคราว แล้วแต่กรณี
๒. สัญญาคนประจำเรือ (ตามแบบของกรมเจ้าท่า)
๓. สัญญาเช่าเรือ ถ้ามี
๔. ใบตราส่ง (ใบส่งสินค้า) ถ้ามี
๕. บัญชีสินค้าของเรือ
๖. สมุดประจำเรือ
๗. ใบปล่อยเรือ และใบอนุญาตออกจากการทำ ถ้ามี

เรือที่เดินตามชายฝั่งทะเลของไทย ไม่จำเป็นต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทยไปทั้งหมดทุกลำ และเรือที่จดทะเบียนแล้วจะต้องได้รับใบกำกับแสดงการจดทะเบียนไว้บนหลักฐานดังจะได้กล่าวต่อไป

เรือไทยส่วนมากจะต้องมีใบทะเบียนสัญชาติและขนาดระวางเรือ (ใบทะเบียนเรือไทย) ซึ่งตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ มาตรา ๘ บัญญัติไว้ว่าเรือที่จะกล่าวต่อไปนี้ จะต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติแล้ว (เจ้าของเรือจะต้องเป็นคนไทย) ให้ถือว่าเป็นเรือไทย (มีสิทธิทำการค้า ทำการประมงในน่านน้ำไทย และชักธงไทยได้) คือ :-

สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย

๑. เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๑๐ ตันกรอสขึ้นไป
๒. เรือทะเลทุกชนิด เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๒๐ ตันกรอสขึ้นไป
๓. เรือลำนาน้ำลึก เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๕๐ ตันกรอสขึ้นไป

สำหรับการประมง

๑. เรือกล ทุกขนาด
๒. เรือทุกชนิด เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๖ ตันกรอสขึ้นไป

(เรื่องทำการค้าหรือทำการประมงในน่านน้ำไทย ที่ขนาดต่ำกว่าเกณฑ์ดังกล่าวแล้ว ไม่ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติ แต่ให้ถือว่าเป็นเรือไทยด้วย)

ใบทะเบียนสัญชาติและขนาดระวางเรือแบบ บ.๕๓ ได้แสดงไว้ในรูปที่ ๑ เป็นกรณีตามแผ่นเดียว มีขนาด ๓๔ ซม. x ๒๐ ซม. (ประมาณ ๑๓ 1/2" x ๘") ทั้งทั้งสองหน้า ด้าน

รูปที่ ๑ ใบทะเบียนสิทธิและขนาดรางวัล แสดงให้หน้ตามาและ
ด้านหลัง

Figure 1. Certificate of Vessel's Nationality and Tonnage Showing Front and Back

[illegible]

CERTIFICATE OF VESSEL'S NATURALITY AND TONNAGE

<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div> Register number				Name of vessel	Signal letter
Kind of vessel.	Material of hull.	Number of decks.			
Description of bow.	Description of stern.	Number of masts.			
Number of funnels.	Number of engines.	Type of engines.			
Number of propellers.	Kind of propellers.	Regist.			
Builder.	Date of launch.	Port of registry.			

MEASUREMENTS

Length, from the fore side of stem to the aft side of stern post on the upper deck.

Breadth extreme outside at the middle of the length.

Depth, from top of upper deck beam at side

to top of keel at the middle of the length.

TONNAGE

TOTAL SPACES		DEDUCTIONS	
Spaces below tonnage deck	.....	Mastern spaces	.....
Tween deck space	.....	Crew spaces	.....
Forecabin	.....	Unrigging spaces	.....
Break	.....	Pump room spaces	.....
Pump	.....	Buttress store spaces	.....
Trunk space	.....	Salt room spaces	.....
Deckhouses	.....	Water ballast spaces	.....
Sub-houses	.....	Machinery spaces	.....
Machinery spaces	.....	Dedicated capacity	.....
above upper deck	.....	For capacity	.....
Excess of machinery	.....	Dead weight tonnage	.....
Gross capacity	.....	NET TONNAGE	.....
LESS TONNAGE	.....	
TONS			

SWORN

It is hereby, in accordance with the International Regulation for tonnage measurement of ships under rule , certified that the above described particulars are exact in all respect and she is of tonnage.

The day of 19.....

Signed Signal
 Government Marine Surveyor

I hereby certify that the above is true and correct

The day of 19.....
 Signed
 Harbour Master General.

The license number appearing on the Certificate of Survey and License must be printed on both bows of the registered boat. The Thai letter "ย" (meaning "ย", first letter of the Thai word "PRAMONG", for "FISHING") is painted on the bows of the fishing boats.

Figure 2. Certificate of Survey and License Showing Front, Center Spread, and Back

Form No. 10-1

DECLARATION OF INTEREST

My name is John Doe and I am 45 years of age. I am a Male and my date of birth is 01/01/1978. I am currently residing at 123 Main Street, Anytown, USA 12345. I am currently employed by ABC Company, Inc. as a Software Engineer. I have been employed by ABC Company, Inc. for 5 years. I have no other sources of income. I have no financial interest in any company or organization. I have no financial interest in any real estate. I have no financial interest in any other assets. I have no financial interest in any other liabilities. I have no financial interest in any other matters. I have no financial interest in any other matters.

I hereby declare that the above information is true and correct to the best of my knowledge and belief. I understand that this declaration is a public record and may be subject to review by the public. I understand that this declaration is a public record and may be subject to review by the public.

Signed: John Doe
 Title: Software Engineer
 Date: 01/01/2023

Witness: John Doe
 Title: Software Engineer
 Date: 01/01/2023

Notary Public: John Doe
 Title: Notary Public
 Date: 01/01/2023

38

Tenthredinidae			
No.	♂	♀	♀
1	10-12	10-12	10-12
2	10-12	10-12	10-12
3	10-12	10-12	10-12
4	10-12	10-12	10-12
5	10-12	10-12	10-12
6	10-12	10-12	10-12
7	10-12	10-12	10-12
8	10-12	10-12	10-12
9	10-12	10-12	10-12
10	10-12	10-12	10-12
11	10-12	10-12	10-12
12	10-12	10-12	10-12
13	10-12	10-12	10-12
14	10-12	10-12	10-12
15	10-12	10-12	10-12
16	10-12	10-12	10-12
17	10-12	10-12	10-12
18	10-12	10-12	10-12
19	10-12	10-12	10-12
20	10-12	10-12	10-12
21	10-12	10-12	10-12
22	10-12	10-12	10-12
23	10-12	10-12	10-12
24	10-12	10-12	10-12
25	10-12	10-12	10-12
26	10-12	10-12	10-12
27	10-12	10-12	10-12
28	10-12	10-12	10-12
29	10-12	10-12	10-12
30	10-12	10-12	10-12
31	10-12	10-12	10-12
32	10-12	10-12	10-12
33	10-12	10-12	10-12
34	10-12	10-12	10-12
35	10-12	10-12	10-12
36	10-12	10-12	10-12
37	10-12	10-12	10-12
38	10-12	10-12	10-12
39	10-12	10-12	10-12
40	10-12	10-12	10-12
41	10-12	10-12	10-12
42	10-12	10-12	10-12
43	10-12	10-12	10-12
44	10-12	10-12	10-12
45	10-12	10-12	10-12
46	10-12	10-12	10-12
47	10-12	10-12	10-12
48	10-12	10-12	10-12
49	10-12	10-12	10-12
50	10-12	10-12	10-12
51	10-12	10-12	10-12
52	10-12	10-12	10-12
53	10-12	10-12	10-12
54	10-12	10-12	10-12
55	10-12	10-12	10-12
56	10-12	10-12	10-12
57	10-12	10-12	10-12
58	10-12	10-12	10-12
59	10-12	10-12	10-12
60	10-12	10-12	10-12
61	10-12	10-12	10-12
62	10-12	10-12	10-12
63	10-12	10-12	10-12
64	10-12	10-12	10-12
65	10-12	10-12	10-12
66	10-12	10-12	10-12
67	10-12	10-12	10-12
68	10-12	10-12	10-12
69	10-12	10-12	10-12
70	10-12	10-12	10-12
71	10-12	10-12	10-12
72	10-12	10-12	10-12
73	10-12	10-12	10-12
74	10-12	10-12	10-12
75	10-12	10-12	10-12
76	10-12	10-12	10-12
77	10-12	10-12	10-12
78	10-12	10-12	10-12
79	10-12	10-12	10-12
80	10-12	10-12	10-12
81	10-12	10-12	10-12
82	10-12	10-12	10-12
83	10-12	10-12	10-12
84	10-12	10-12	10-12

[illegible][illegible]

พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

หนึ่งเป็นภาษาไทย ส่วนด้านหลังเป็นคำแปลภาษาอังกฤษ แต่ละหั้นก็จะลงหมายเหตุหนึ่งเป็นภาษาอังกฤษ ส่วนด้านหลังเป็นคำแปลภาษาไทยอีกชุดหนึ่ง

เรื่องกลุ่กทุกขามาตลอดเรื่อยมาตั้งแต่ ๑.๕ ศักราชขึ้นไป จะต้องไม่หนี-
 สอดสำคัญแสดงการครองและอนุญาตให้ใช้เรือ (หรือไปอนุญาตให้เรือ)
 ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช ๒๔๘๘ มาตรา ๕

รูปที่ ๒
หนังสือคำสัญญาและการตรวจสอบและอนุมัติให้ใช้
เกณฑ์ความน่าเชื่อถือ และคำขอ

Harbor Department Regulations and Forms

All trading vessels registered in Thailand but trading in waters not under Thai jurisdiction must have a Home Trade Vessel Permit, Form No. 11.00 (B.95). In addition to data on the vessel, its crew and passengers, safety and operational equipment, the Permit indicates the specific geographic boundaries for the vessel's operation. The Permit consists of four pages, 38 cm × 21 cm (about 15" × 8½"). Pages 1 and 2 are the English translation of pages 4 and 3 respectively. The pages of this Permit are reproduced in Figure 3. It contains essentially the same information as the Certificate of Survey and License.

แบบ บ.๓๖ (ดูรูปที่ ๒) ซึ่งมีขนาด ๔ หน้า ขนาด ๓๘ ซม.×๑๘ ซม. (๑๕"×๗") หน้า ๑ เป็นคำแปลภาษาอังกฤษของหน้า ๑ และหน้า ๓ เป็นคำแปลของหน้า ๒ เลขลำดับของใบอนุญาตใช้เรือจะลงไว้ในช่องสี่เหลี่ยมที่หัวกระดาษในหน้า ๑ และ ๔ หนังสือสำคัญฉบับนี้รวมการละเอียดเกี่ยวกับขนาดของเรือ เครื่องจักร (เครื่องยนต์) ประเภทการใช้งาน จำนวนเจ้าหน้าที่ในเรือ จำนวนคนประจำเรือและคนโดยสาร เครื่องมือเดินเรือ และเครื่องใช้ประจำเรือ ตลอดจนขอบเขตที่อนุญาตให้เรือลำนี้นั้นเดินได้ไว้ด้วย (ใบอนุญาตใช้เรือมีอายุการใช้ ๑ ปี และเป็นเอกสารที่จะต้องเก็บรักษาไว้ในเรือเสมอ)

Figure 3. Home Trade Vessel Permit Showing Front, Center Spread, and Back

รูปที่ ๓ ใบอนุญาตให้ใช้พื้นที่เป็นเรือเดินต่างประเทศใกล้เขต
ด้านหน้า ด้านใน และด้านหลัง

[illegible][illegible][illegible]

Harbor Department Regulations and Forms

ประกาศนียบัตรรับรองความรู้และความสามารถของผู้ควบคุมเครื่องจักรของเรือ ใช้แบบ บ.๑๐๔ มีขนาดเท่ากับประกาศนียบัตรของผู้ควบคุมเรือ และ

ลักษณะก็เหมือนกันเกือบทั้งหมด นอกจากกรอบเป็นสีแดง และใช้ใบการแทนฟังก์ทอท้าย (ดูรูปที่ ๕)

Figure 4. Master's Certificate of Competency

แบบ บ. ๑๐๔

เลขที่ _____

รัฐบาลไทย
กรมเจ้าท่า


ประกาศนียบัตร _____
ชั้นที่ _____

ประกาศนียบัตรนี้แสดงว่า
สัญญาที่ _____ มีความรู้ทางหลักสูตรของกรมเจ้าท่า และมีความ
สามารถทำการในหน้าที่ผู้ควบคุมเรือ _____ ขนาดไม่เกิน _____

ประกาศนียบัตรนี้ มีกำหนดให้ใช้ได้
ตั้งแต่วันที่ _____ ถึงวันที่ _____ พ.ศ. _____

ประกาศนียบัตรมีกำหนดให้ใช้ได้
ตั้งแต่วันที่ _____ ถึงวันที่ _____ พ.ศ. _____

อายุ _____ ปี
สูง _____ เซนติเมตร
ลายมือชื่อ _____



รูปที่ ๔ ประกาศนียบัตรของผู้ควบคุมเรือกล

No. _____

GOVERNMENT OF THAILAND
HARBOUR DEPARTMENT
CERTIFICATE OF COMPETENCY
AS _____

This certificate is to certify that _____
nationality _____ has the knowledge in accordance with the standard laid down
by the Harbour Department and he/she is therefore qualified to take charge of _____
_____ not exceeding _____ tons gross

Validity of this Certificate of Competency
From _____ To _____

Director-General _____

Number _____

Age _____ Years
Height _____ Centimetres

Signature _____

พระราชบัญญัติและแบบฟอร์มของกรมเจ้าท่า

ด้านเรือที่ใช้เรือกลซึ่งได้จดทะเบียนเป็นเรือใบทะเล (ขนาดตั้งแต่ ๔๘ คิวบิกเมตร ขึ้นไป) ผู้ควบคุมเรือใบ (ไต้ก๋ง) จะต้องขึ้นประกาศขึ้นบัตร แบบ บ.๘๖ ประกาศ-

Figure 5. Engineer's Certificate of Competency

แบบ บ. ๘๖

เลขที่.....

ประกาศขึ้นบัตร
ขึ้นบัตร.....
ขึ้นบัตร.....

รัฐบาลไทย
กรมเจ้าท่า

ประกาศขึ้นบัตรนี้เพื่อยืนยันว่า.....
ผู้ซึ่ง.....มีความรู้ความสามารถในการนำเรือ และเรือกล
สามารถทำการควบคุมเรือ..... มีกำลังไม่เกิน
..... แรงม้า.....

ประกาศขึ้นบัตรนี้เพื่อยืนยันว่า.....
ผู้ซึ่ง.....
ถึงวันที่..... พ.ศ.....
โดย.....
นาย.....
ผู้บังคับการ.....
นาย.....
นาย.....

รูปที่ ๕ ประกาศขึ้นบัตรของผู้ควบคุมเรือใบ

นียบัตรแบบนี้เป็นกระดาษแผ่นเดียวขนาด ๒๗ ซม. x ๒๑ ซม. (ประมาณ ๑๐ ๕/๘" x ๘ ๑/๘") ด้านหน้าเป็นภาษาไทยและด้านหลังเป็นภาษาอังกฤษ กรอบสี่เหลี่ยม มีสัญลักษณ์

No.....

GOVERNMENT OF THAILAND
HARBOUR DEPARTMENT
CERTIFICATE OF COMPETENCY
AS

This certificate is to certify that.....
..... has the knowledge in accordance with the standard laid down
by the Harbour Department and he/she is therefore qualified to take charge of
machinery..... not exceeding..... N.H.P. or B.H.P.

Validity of this Certificate of Competency
From.....
To.....

Director-General.....
Inspector.....
Ago..... Years
Height..... Centimetres
Signature.....

Harbor Department Regulations and Forms

กับการเดินเรืออยู่ทุกแห่ง และต้องรอบด้วยโซ่สมอเช่นเดียวกันประกาศนียบัตรผู้
ควบคุมเรือกล (ดูรูปที่ ๖)
(ประกาศนียบัตรแบบต่าง ๆ ดังกล่าวแล้วมีอายุการใช้ ๕ ปี นอกจากประกาศนียบัตร

สำหรับคนเรือทนายอายุ ๓ ปี ประกาศนียบัตรเหล่านี้จะต้องเก็บไว้ในเรือในขณะทำการ
ควบคุมเรือหรือควบคุมเครื่องจักร เพื่อเจ้าพนักงานจะขอตรวจดูได้)

Figure 6. Master's Certificate of Competency for Sailing Vessel

รูปที่ ๖ ประกาศนียบัตรของผูควบคุมเรือเดินทะเลที่มีใบเรือกล

เลขที่ _____

รัฐบาลไทย
กรมเจ้าท่า

ประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือเดินทะเลที่มีใบเรือกล

ประกาศนียบัตรนี้ แสดงว่า _____
อายุ _____ ปี สัญชาติ _____ มีความรู้ตามหลักสูตรกรมเจ้าท่า และ
ความสามารถในการในหน้าที่ _____ ของตนเรือ _____

ออกให้เมื่อวันที่ _____ พ.ศ. _____
หมดอายุ _____ พ.ศ. _____

ผู้ถือประกาศนียบัตรนี้
เกิด ณ _____ จังหวัด _____
ตำแหน่ง _____

(แบบ น. ๑๖)

No. _____

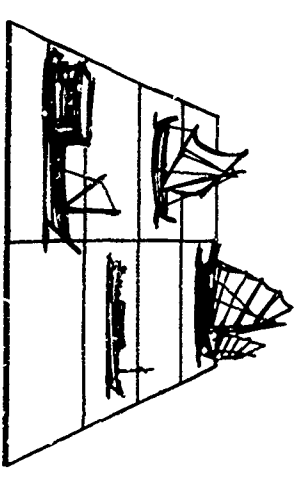
GOVERNMENT OF THAILAND
HARBOUR DEPARTMENT
CERTIFICATE OF COMPETENCY
AS
PERSON IN CHARGE OF SEA GOING VESSEL,
NONMECHANICALLY PROPELLED

This certificate is to certify that _____
_____ age _____ years, nationality _____
has proved that he has the knowledge in accordance with the standard
laid down by the Harbour Department and he is therefore qualified to
fulfil the duty as _____ in charge of _____

Issued on _____
Expired on _____

The holder of this certificate
Born at _____
Height _____ centimetres.
Signature _____

Classification of Thailand's Coastal Vessels
การแบ่งประเภทและชนิดเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย



Class and type definitions are illustrated and described in Figures 2 and 3. The 42 types of Thai coastal vessels are placed in their proper class and type categories in Figure 4.







Figure 1. Classification and Coding System for Thailand's Coastal Vessels

รูปที่ ๑ การแบ่งประเภท ชนิด และชื่อรหัสโรคชายผั่งทะเลของประเทศไทย








Classification of Thailand's Coastal Vessels

Figure 2. Definition of Classes

	CLASS 1 HIGH BOW, LOW OVERHANGING STERN. STRAIGHT, MODERATELY EXTENDED STEM. PROMINENT RUBBING STRAKE	ประเภทที่ ๑ หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำและยื่นออกไป ทวนหัวตรง และยื่นขึ้นมาเล็กน้อย ราไทยออกไป
	CLASS 2 DOUBLE-ENDED. HIGH BOW. STRAIGHT, MODERATELY EXTENDED STEM AND STERNPOST	ประเภทที่ ๒ หัวเรือทำเรือมีลักษณะคล้ายกัน หัวเรือสูง ทวนหัวและทวนท้ายตรง ยื่นขึ้นมาเล็กน้อย
	CLASS 3 CRESCENT-SHAPED BOW. TRUNCATED, WIDE, TRANSOM STERN	ประเภทที่ ๓ หัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน ท้ายเรือตัด กว้าง
	CLASS 4 DOUBLE-ENDED. CRESCENT-SHAPED, SHARPLY POINTED BOW AND STERN. HIGH-RISE STEM AND STERNPOST	ประเภทที่ ๔ หัวเรือทำเรือมีลักษณะคล้ายกัน แหลมมาก โค้งเป็นรูปวงเดือน ทวนหัวทวนท้ายยื่นสูงขึ้นมา
	CLASS 5 DOUBLE-ENDED. WIDE, STRAIGHT, WEDGE-SHAPED STEM AND STERN	ประเภทที่ ๕ หัวเรือทำเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวทวนท้ายมีลักษณะเป็นรูปโค้ง ตรงและกว้าง
	CLASS 6 HIGH BOW. SWEEPING SHEER TO STRAIGHT, HIGH-RISE STEM	ประเภทที่ ๖ หัวเรือสูง จอนขึ้นไปบรรจบกับทวนหัวทวนสูงขึ้นมาและตรง

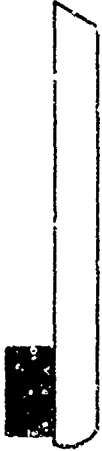
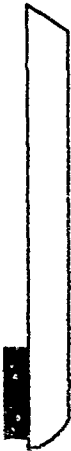





การแบ่งประเภทและชนิดเรือสำเภาทะเลของประเทศไทย

รูปที่ ๒ นิยามของเรือประเภทต่าง ๆ

<p>CLASS 7</p> <p>JUNK HULL. HIGH BOW, STRAIGHT HIGH-RISE STEM.OVERHANGING POOP DECK</p>	<p>ประเภทที่ ๗</p> <p>ตัวเรือเป็นแบบเรือสำเภา หัวเรือสูง ทวนหัวตรงและขึ้นสูงชันมา คาค้ำท้ายท้ายเรือขึ้นออกไป</p>	
<p>CLASS 8</p> <p>DOUBLE-ENDED. STRAIGHT, SHARPLY RAKED, HIGH-RISE STEM AND VERTICAL STERNPOST</p>	<p>ประเภทที่ ๘</p> <p>หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวเอนตรง และขึ้นสูงชันมา ส่วนทวนท้ายตรงในแนวตั้ง</p>	
<p>CLASS 9</p> <p>DOUBLE-ENDED. OVERHANGING BOW AND STERN. CRESCENT-SHAPED SHEER</p>	<p>ประเภทที่ ๙</p> <p>หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน และยื่นออกไป แนวตัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน</p>	
<p>CLASS 10</p> <p>DOUBLE-ENDED WITH OVERHANGING STEM AND STERN. HIGH-RISE STEM AND STERN PLANKS</p>	<p>ประเภทที่ ๑๐</p> <p>หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกันและยื่นออกไป ทวนหัวทวนท้ายมีตัวขึ้นสูงชันมา</p>	
<p>CLASS 11</p> <p>STRAIGHT BOW, HIGH-RISE STEM. TRUNCATED, WIDE, TRANSOM STERN. TWIN, EXTENDED STERNPOSTS</p>	<p>ประเภทที่ ๑๑</p> <p>หัวเรือตรง ทวนหัวขึ้นสูงชันมา ท้ายเรือตัดกว้าง ทวนท้ายสองอันยื่นชันมา</p>	

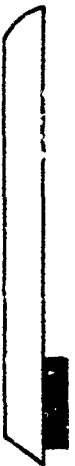






Classification of Thailand's Coastal Vessels

Figure 3. Definition of Types

	TYPE 1 HIGH CABIN AFT LESS THAN $\frac{1}{2}$ THE LENGTH OF THE VESSEL	ชนิดที่ ๑ คังท้ายสูง สั้นกว่า $\frac{1}{2}$ ของความยาวเรือ
	TYPE 2 LOW CABIN AFT LESS THAN $\frac{1}{2}$ THE LENGTH OF THE VESSEL	ชนิดที่ ๒ คังท้ายเตี้ย สั้นกว่า $\frac{1}{2}$ ของความยาวเรือ
	TYPE 3 CABIN AFT GREATER THAN $\frac{1}{2}$ THE LENGTH OF THE VESSEL	ชนิดที่ ๓ คังท้าย ยาวกว่า $\frac{1}{2}$ ของความยาวเรือ
	TYPE 4 HIGH CABIN AMIDSHIPS LESS THAN $\frac{1}{2}$ THE LENGTH OF THE VESSEL	ชนิดที่ ๔ คังกลางลำสูง สั้นกว่า $\frac{1}{2}$ ของความยาวเรือ
	TYPE 5 LOW CABIN AMIDSHIPS LESS THAN $\frac{1}{2}$ THE LENGTH OF THE VESSEL	ชนิดที่ ๕ คังกลางลำเตี้ย สั้นกว่า $\frac{1}{2}$ ของความยาวเรือ
	TYPE 6 CABIN AMIDSHIPS GREATER THAN $\frac{1}{2}$ THE LENGTH OF THE VESSEL	ชนิดที่ ๖ คังกลางลำ ยาวกว่า $\frac{1}{2}$ ของความยาวเรือ
	TYPE 7 HIGH CABIN FORWARD LESS THAN $\frac{1}{2}$ THE LENGTH OF THE VESSEL	ชนิดที่ ๗ คังหัวสูง สั้นกว่า $\frac{1}{2}$ ของความยาวเรือ

การแบ่งประเภทและชนิดเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย

รูปที่ ๓ นิยามของเรือชนิดต่าง ๆ

<p>TYPE 8</p> <p>LOW CABIN FORWARD LESS THAN 1/2 THE LENGTH OF THE VESSEL</p>	<p>ชนิดที่ ๘</p> <p>เค้งหัวพิเศษ สั้นกว่า 1/2 ของความยาวเรือ</p>	
<p>TYPE 9</p> <p>CABIN FORWARD GREATER THAN 1/2 THE LENGTH OF THE VESSEL</p>	<p>ชนิดที่ ๙</p> <p>เค้งหัว ยาวกว่า 1/2 ของความยาวเรือ</p>	
<p>TYPE 10</p> <p>MORE THAN ONE CABIN</p>	<p>ชนิดที่ ๑๐</p> <p>มีมากกว่า ๑ เค้งขึ้นไป</p>	
<p>TYPE 11</p> <p>ONE-MASTED SAILING VESSEL</p>	<p>ชนิดที่ ๑๑</p> <p>เรือใบเตลเดี่ยว</p>	
<p>TYPE 12</p> <p>TWO-MASTED SAILING VESSEL</p>	<p>ชนิดที่ ๑๒</p> <p>เรือใบสองเสา</p>	
<p>TYPE 13</p> <p>THREE-MASTED SAILING VESSEL</p>	<p>ชนิดที่ ๑๓</p> <p>เรือใบสามเสา</p>	
<p>TYPE 14</p> <p>NO SUPERSTRUCTURE</p>	<p>ชนิดที่ ๑๔</p> <p>ไม่มีส่วนเสริมสร้างบนตัวเรือ</p>	


























Classification of Thailand's Coastal Vessels

Figure 4. Classes and Types of Thai Coastal Vessels

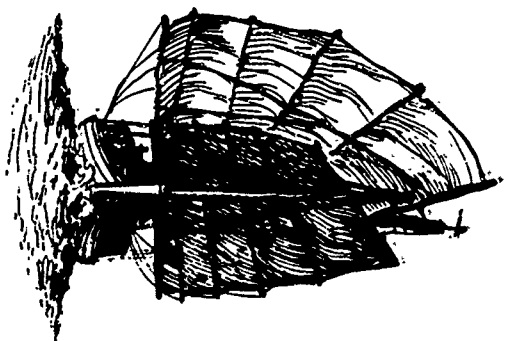
	T1 ข๑	T2 ข๒	T3 ข๓	T4 ข๔	T5 ข๕	T6 ข๖
C1 ข๑						
C2 ข๒						
C3 ข๓						
C4 ข๔						
C5 ข๕						
C6 ข๖						
C7 ข๗						
C8 ข๘						
C9 ข๙						
C10 ข๑๐						
C11 ข๑๑						

การแบ่งประเภทและชนิดเรือชายฝั่งทะเลของประเทศไทย

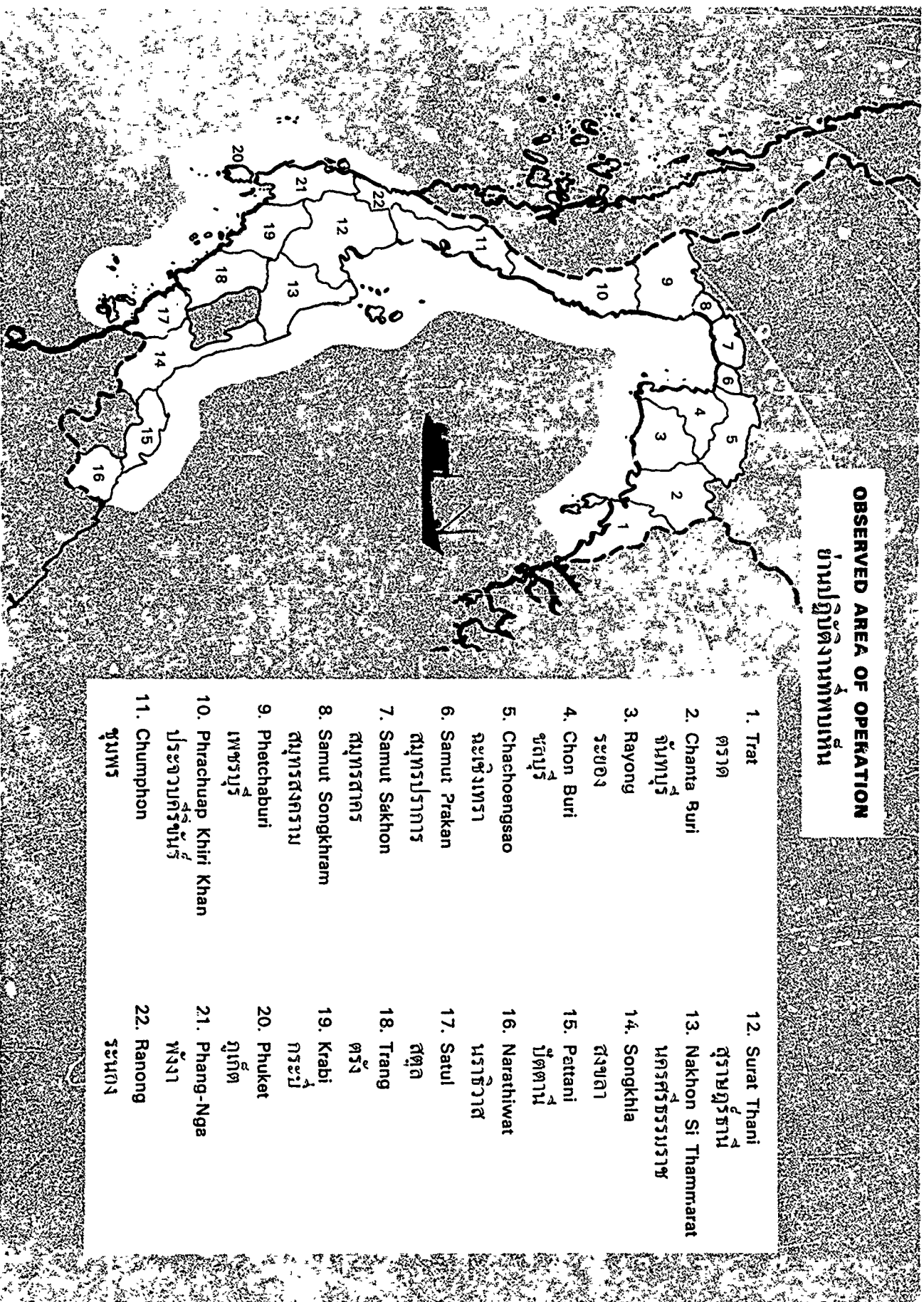
รูปที่ ๔ ประเภทและชนิดเรือชายฝั่งทะเลของไทย

T 7 ข ๘	T 8 ข ๘	T 9 ข ๘	T 10 ข ๘๐	T 11 ข ๘๐	T 12 ข ๘๒	T 13 ข ๘๓	T 14 ข ๘๔
							
							
							
							
							
							
							
							
							
							

Coastal Vessels of Thailand
เรือพาณิชย์ชายฝั่งไทย

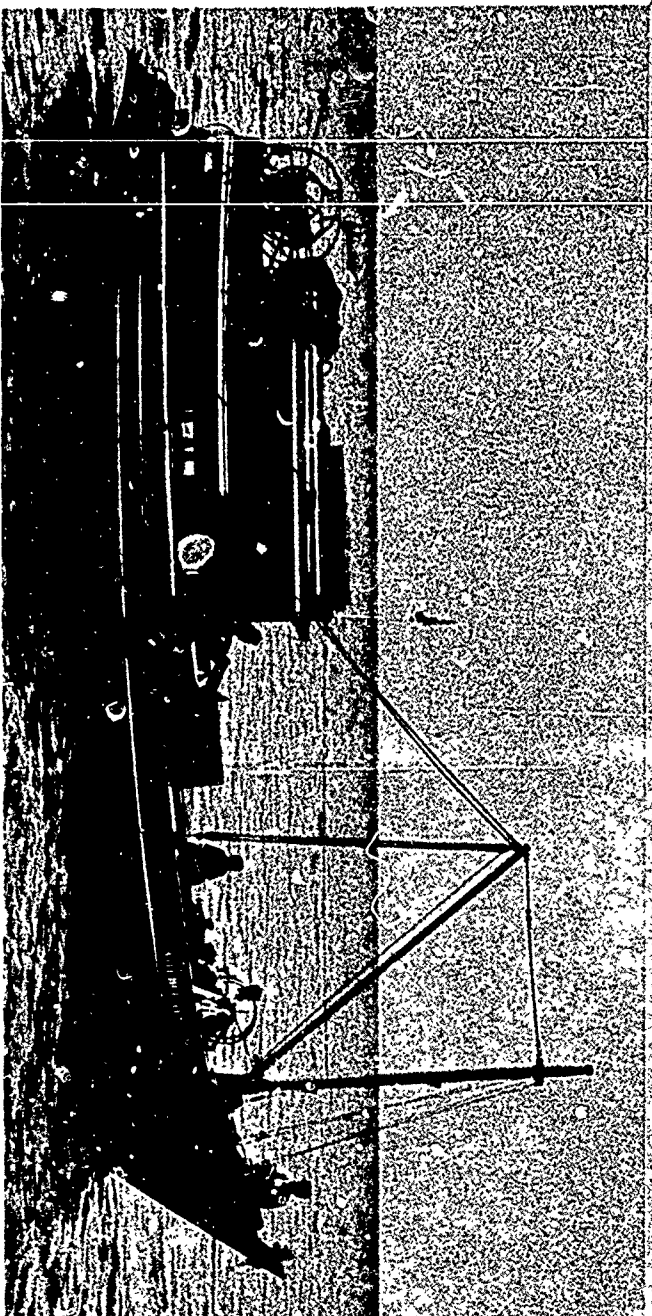


CLASS 1 - TYPE 1

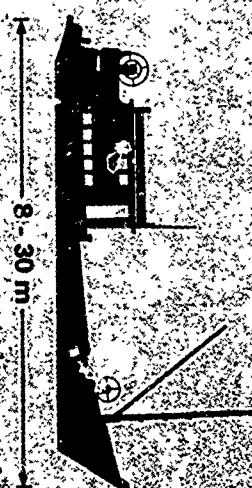


C1-T1





C1-T1



C1-T1		TYPE			ALL-PURPOSE	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION		
8 - 30 m	3 - 5 m	3 - 146	2 - 83	1 diesel engine		
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY		
0.5 - 2.5 m	Gulf and Andaman Sea		50 %	74 %		
RECOGNITION FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO		
High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing strake. High cabin aft				Varied		

General Information

The C1-T1—most universal and familiar of all Thai inboard-engine vessels—are found in large numbers in the Gulf and along the Andaman Sea coast of Thailand. Primarily a fishing vessel, this boat-of-all-work is often used to carry passengers and cargo and to tow other craft.

Easily recognized by a high cabin aft, high bow, and low stern, the C1-T1 is found in many sizes from 8 to 30 m LOA. A flagstaff is often mounted atop the cabin, and, if the boat is a purse seiner, the cabin also carries an observer's seat or platform. Cabins may have three decks consisting of an engine room and two, low-overhead, lounge and sleeping compartments for the crew. On

ป๑-๗๑		ใช้งาน		สารพัด	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินน้ำ	กินน้ำ	การขับเคลื่อน	เครื่องยนต์
๘-๓๐ ม.	๓-๕ ม.	๓-๑๔๖	๒-๘๓	๑ เครื่อง	๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้		
๐.๕-๒.๕ ม.	อ่าวไทยและทะเลอันดามัน	๕๐ %	๗๔ %		
ลักษณะจากลำ	หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำ นอกไป ทวนหัวตรงขึ้นหน้า	ชนิดลำที่ทะเลรับได้/สินค้า		นานาชนิด	
หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำ นอกไป ทวนหัวตรงขึ้นหน้า	มีราโบนและถังเก็บสูง				

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๑-๗๑ เป็นเรือที่ใช้กันอย่างแพร่หลาย และคุ้นเคยในอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เครื่องยนต์กลไกตัวกัน มีทวนขึ้นหน้าจำนวนมากในอ่าวไทยและทะเลอันดามันของประเทศไทย แรกเริ่มเดิมทีใช้เป็นเรือประมง เรือเป็นเรือที่ใช้หางเสือ

วิธจัดจำลักษณะของเรือ ป๑-๗๑ มีลักษณะสูง หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำ เรือ ป๑-๗๑ นั้นมีขนาดความยาวต่าง ๆ กัน ตั้งแต่ ๘ ถึง ๓๐ ม. มีกินน้ำตรงต่อขึ้นหน้าเล็กน้อย และใช้เป็นเรือใช้ขนถ่ายสินค้าแล้ว ก็จะพบเห็นเรือแบบนี้ได้ทั้งในอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ภายในอ่าวไทยมีอยู่ประมาณ ๓๐๐ ลำ หรือมากกว่านี้

C1-T1

C1-T1 Purse Seiner Carrying Two C3-T14 Boats Used for
Spreading Fish Nets

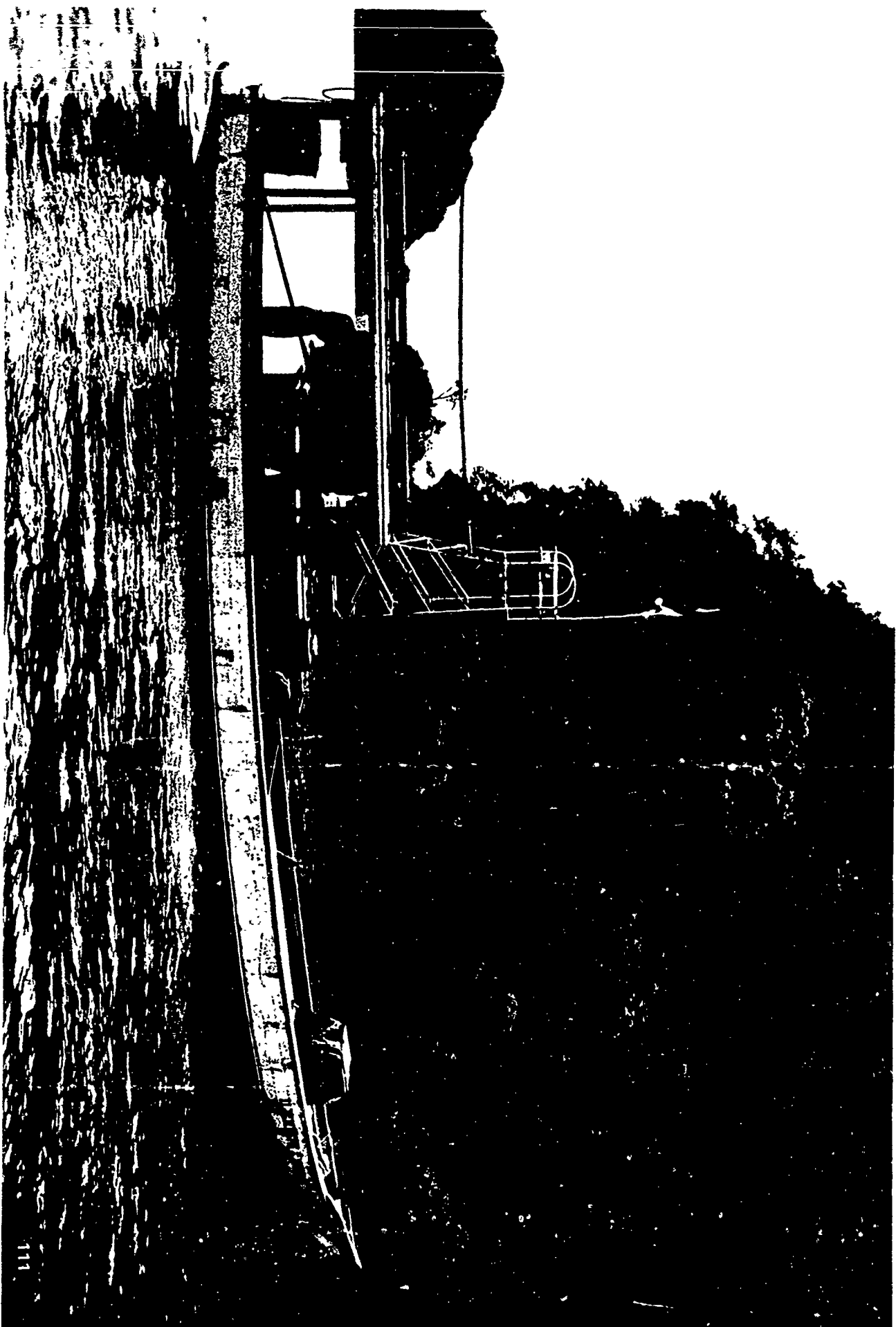
เรือ ป.๑-๗๑ ที่ใช้อวนล้อมจับ กำลังบรรทุกเรือ ป.๓-๗๑๔ สองลำ มีโป๊ะ
ปล่อยอวนจับปลา



C1-T1

C1-T1 Purse Seiner in Andaman Sea Converted From C1-T2
by Addition of High Cabin Framework

เรือประมงพื้นบ้าน ๒๑-๕๑ ในทะเลอันดามัน
เรือ ๒๑-๕๒ โดยได้โครงสร้าง



C1-T1

the Andaman Sea some C1-T1 boats have been converted from C1-T2 vessels by the addition of a high cabin framework built over the usual low C1-T2 cabin.

Cargo hatches are located forward of the cabin. The holds, which may number up to six, are usually caulked.

C1-T1 fishing vessels under 13 m tend to be steel-basket, scoop-net, long-line, or set-trap fishers. Gill netters and stern or beam trawlers are usually 14 to 18 m, and most purse seiners range from 13 to 23 m. The larger boats, up to 30 m, are used increasingly for pair trawling.

Cargo vessels may be any size, but passenger vessels average 14 m while towboats are usually under 12 m LOA.

A few C1-T1 make yearly voyages from the Gulf to the Andaman Sea to exploit the rich fishing grounds along the west coast and to take advantage of favorable monsoons. They leave the Gulf from November through February and return from March through October. Vessels under 15 gross tons may not travel around Malaysia according to Harbor Department regulations. Some owners, therefore, truck them across the peninsula. About 40 or 50 are moved to Ranong in this way each year.



Hatches to Fish-Stowage Holds on C1-T1
Are Located Forward of the Cabin
ฝาปิดระวางบรรทุกปลาในเรือ ป.๑-๕๑ อยู่หน้าห้อง

สำหรับเป็นที่เก็บของของกรมประมงเรือ ป.๑-๕๑ บางกะเจ็ดคันมีบานฝาปิดระวางบรรทุกเรือ ป.๑-๕๑ ซึ่งตั้งเดิมโดยต่อเติมที่สูงกร้อมกับเดิมเข้าไปก่อนหน้า

ด้านหน้าของห้องจะมีฝาปิดระวางบรรทุกติดกับ ระวางบรรทุกเดิมซึ่งมีบานฝาปิดระวางบรรทุกจะต่อจากบานหน้าเข้าไป

เรือประมง ป.๑-๕๑ ที่ขึ้นขนาดยาวต่ำกว่า ๑๓ ม. จะใช้ความถ่วงน้ำหนักของเรือแบบกับเรือ และใช้ระวางเรือกร้อมมือประเภทต่าง ๆ กัน ส่วนเรือของในเรือที่มีขนาดยาวตั้งแต่ ๑๔ ถึง ๑๖ ม. จะใช้ความติดตามและอาจใช้ระวางต่าง ๆ กัน หรือใช้ความยาวตั้งแต่ ๑๖ ถึง ๑๘ ม. จะใช้ความถ่วงน้ำหนัก และเรือขนาดใหญ่นั้นไม่ได้ใช้ความถ่วงน้ำหนัก ๑๐ ม. จะใช้พื้นที่เรือลากทอานเชนเรือลากคู่ ซึ่งมีปริมาณน้ำหนักน้อยกว่า

เรือสินค้าจะมีทุกขนาด ส่วนเรือโดยสารที่ขนาดความยาวโดยเฉลี่ย ๑๐-๑๕ ม. จะใช้ความถ่วงน้ำหนักต่ำกว่า ๑๒ ม.

ทุก ๆ ปีเมื่อประมงเรือ ป.๑-๕๑ จำนวนไม่มากนัก เดินทางมาค้าปลา และกลับตามฤดูกาลได้ตั้งแต่ช่วงต้นฤดูฝนถึงปลายฤดูฝน อันเป็นช่วงที่ปลาชุมมาก การประมงในขณะนั้นใช้เครื่องมือประมง ซึ่งจะออกเดินทางมาค้าปลาในช่วงนี้ โดยเรือประมงจะออกเดินทางในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ และกลับในเดือนมีนาคมตามฤดูกาล ซึ่งจะขึ้นขนาดต่ำกว่า ๑๕ ตันกรอส จะบรรทุกปลาได้ขึ้นตามปกติโดยจะจับได้ประมาณ ๑๐ ถึง ๕๐ ตัน ถ้าบรรทุกปลาได้เกินกว่านี้ก็จะไม่อนุญาตให้จับได้ต่ำกว่า ๑๕ ตันกรอสขึ้นทางออกของกรมประมงจะไม่อนุญาตให้จับได้

C1-T1

These over 15 gross tons sail around Malaya. Thirty vessels or more make this trip each year, each in the charge of a captain certified to operate in foreign waters. They average about 8 kt. and the trip requires 8 to 12 days with stops in Singapore and Penang for supplies.

Before embarking on the journey, permission must be obtained from the Harbor Department to move the vessel and to use it in another district. Most C1-T1 carry registration papers. Fishing boats usually carry a painted "J" symbol, meaning "fishing boat", on the bows under the vessel's name.

Propulsion

Most C1-T1 have a single, 2- to 4-cylinder diesel engine of 30 to 70 hp, but large boats may have 6-cylinder engines of up to 200 hp. Most vessels carry some tools for making repairs and spare parts, such as fuel injectors, pistons, packing, springs, and rings. Fuel reserves range up to 2,000 liters with most boats carrying over 400 liters.

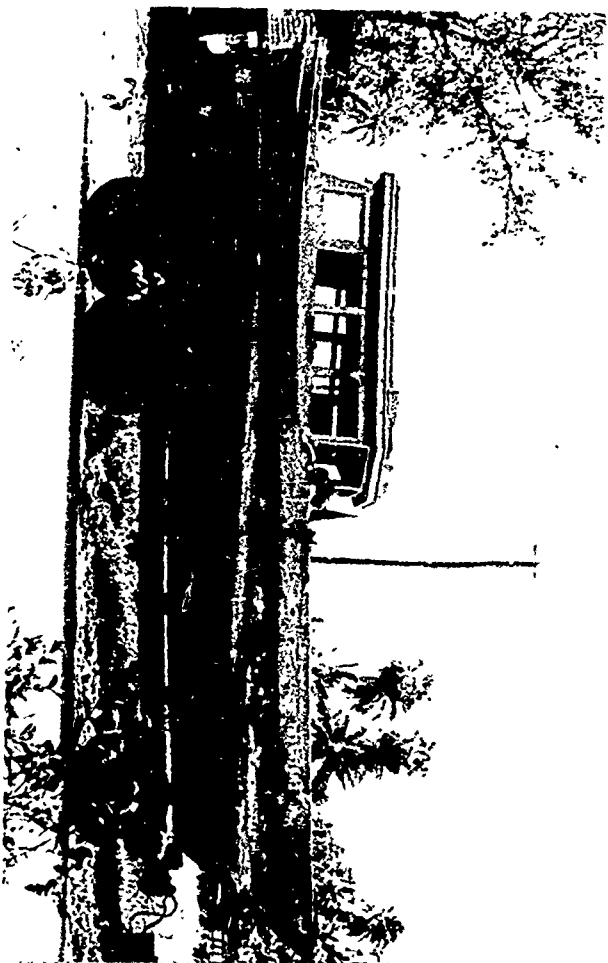
เรือที่มีขนาดเกิน ๔ ตันกรอสจะนำเครื่องยนต์มาลงน้ำไป เรือที่เดินทางอ่อนแอกว่าไป จะนำเครื่องยนต์กว่า ๓๐ ตัน เรือทุกลำจะต้องใช้ผู้ในเรือที่ขึ้นทะเบียนไว้เดินเรือ ในส่วนที่นำประมงที่ขึ้นทะเบียนไป เรือเหล่านี้มีความเร็วประมาณ ๘ นอต และใช้เวลาเดินทาง ๘ ถึง ๑๒ วัน โดยจอดแวะที่สิงคโปร์ และเกาะป็นังเพื่อจัดหาสิ่งอุปโภคบริโภคต่าง ๆ บนเรือ

ก่อนที่เรือจะออกเดินทางจะต้องได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่าเสียก่อน และใบอนุญาตนี้ จะใช้ได้ใบละ ๓๐ วัน เรือ ๒๐-๓๐ ตันมากที่สุดในทะเลจีนใต้ด้วย ตามปกติเรือประมงจะตั้งชื่อเรือว่า "ปลา" หมายถึงว่านี่ "เรือประมง" ไว้ทำเรือทั้งสอง ๓๐ นอตอยู่ได้หรือ

การขับเคลื่อน

เรือ ๒๐-๓๐ ตันมักใช้เครื่องยนต์ดีเซล ๒ ถึง ๔ สูบ ขนาด ๓๐ ถึง ๗๐ แรงม้า ส่วนเรือที่เล็กกว่า แต่เรือขนาดใหญ่อาจใช้เครื่องยนต์ ๖ สูบขนาดไม่เกิน ๒๐๐ แรงม้า เรือส่วนใหญ่มีชื่อเรือขึ้นทะเบียนไว้ และเรือจะต้องใช้ผู้ประจำเรือได้แก่ ผู้ถือค่านามันซึ่งมอบให้โดย ปะณัม ตรีวิง และวงมาวัน นามันนั้นมอบให้เรือไปไม่เกิน ๒,๐๐๐ ลิตร แต่เรือส่วนใหญ่มีไปเกินกว่า ๔๐๐ ลิตร

C1-T1 Being Trucked From Chumphon to Ranong
เรือ ๒๐-๓๐ ตันถูกนำจากชุมพรไปยังระนอง โดยบรรทุกบนรถบรรทุก



Daiya 3-Cylinder, 35-Hp Diesel on C1-T1 Fishing Boat
เครื่องยนต์ดีเซล ๓ สูบ ๓๕ แรงม้า ที่ใช้ในเรือ ๒๐-๓๐



C1-T1

Crushed Ice to Preserve Fish Is Carried in Fish Holds

ได้ออนนำแข็งมาแช่ปลาไว้บริเวณท้ายปลา



Operational Information

The operating pattern of the C1-T1 fishing boats depends upon the boat's size and the type of fish sought. Small basket trawlers generally leave home port early in the morning and return in the late afternoon with an average catch of 1,000 to 1,500 kg. Fish preservation methods are rarely used.

Most trawlers leave for the fishing grounds in the late afternoon or early evening and return the next morning with an average 1,500-kg catch which is usually preserved in ice. Gill netters follow a similar time schedule, but the catch is much smaller (average 500 kg) and usually no preservation method is used.

Purse seiners generally fish at night. The size of their catch varies greatly, from as little as 500 kg to more than 10 times that amount. The catch is usually preserved in ice.

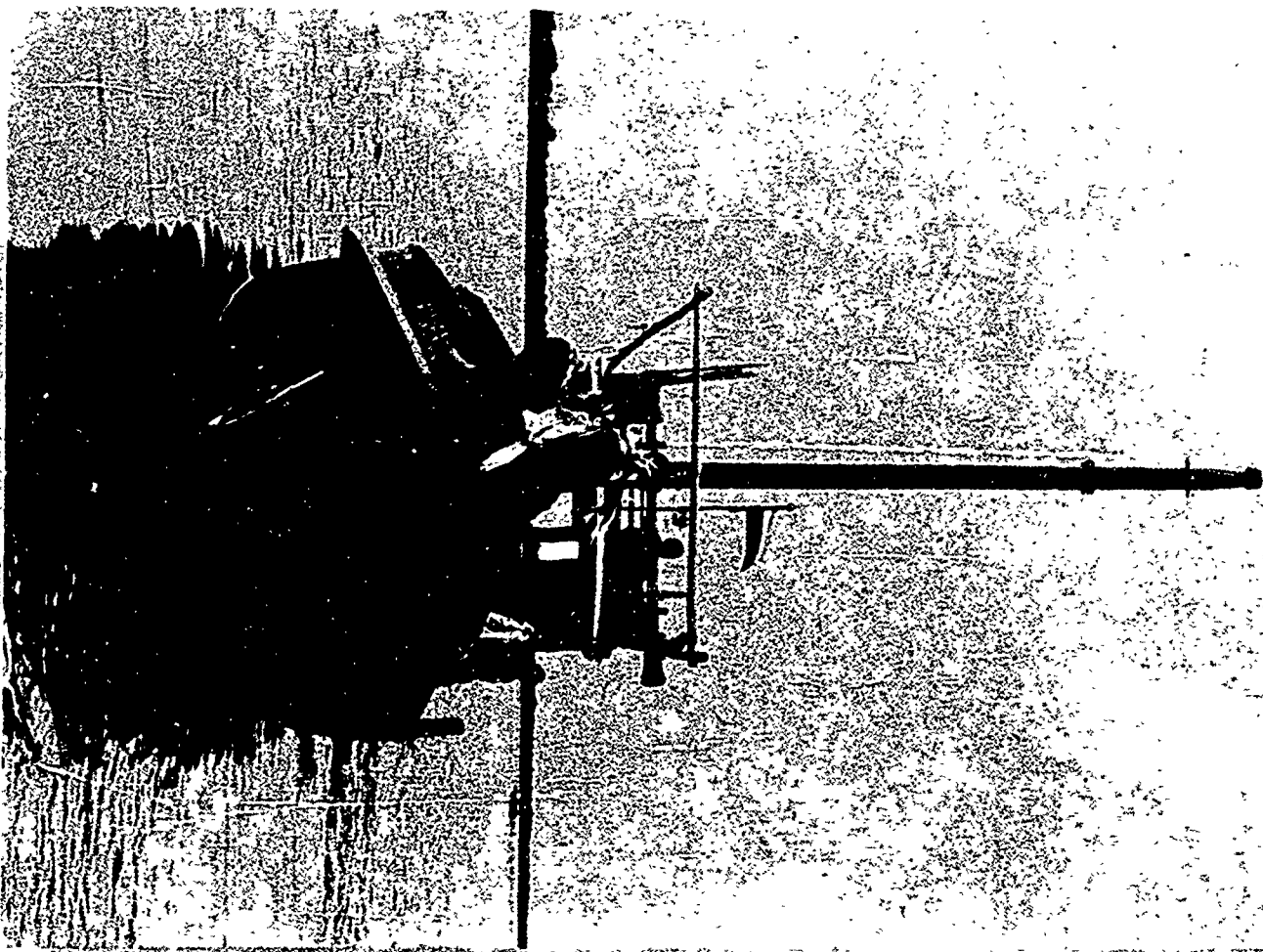
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือประมงขนาดเล็กจะปฏิบัติงานแบบได้อ่อนขึ้นอยู่กับขนาดของเรือ และชนิดของปลาที่ทำการจับ โดยทั่วไปเรือที่จับปลาขนาดเล็กจะกวาดเล็ก จะออกจากท่าจอดพักในตอนเช้าวันละออกไปตอนเย็น ปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้โดยเฉลี่ยราว ๑,๐๐๐ ถึง ๑,๕๐๐ กก. จึงเก็บรักษาปลาในเรือมักไม่ใช้วิธีการทำกัน

เรือที่ใช้เวลานานส่วนมากจะออกไปยังตำบลจับปลาในตอนเย็นเรือเกือบทั้ง และกลับในตอนเช้าวันรุ่งขึ้น สัตว์ทะเลที่จับได้โดยเฉลี่ยราว ๑,๕๐๐ กก. ซึ่งตามปกติจะแช่น้ำแข็งไว้ ส่วนเรือที่จับปลาขนาดใหญ่จะออกไปเรือที่จับปลาขนาดใหญ่ที่จับได้แต่ได้ปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้น้อยกว่า (เฉลี่ยราว ๕๐๐ กก.) และมักไม่ใช้วิธีการเก็บรักษาปลา

เรือที่ใช้เวลานานโดยทั่วไปจะออกไปจับปลาในตอนกลางคืน ปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้จะแตกต่างกันมาก ตั้งแต่อย่างน้อย ๕๐๐ กก. ถึงจำนวน ๑๐ เท่า (๕,๐๐๐ กก.) จับไม่ใช้ และมักเก็บรักษาไว้ด้วยการแช่น้ำแข็ง

This C1-T1 Trawler Leaves Port in the Late Afternoon, Fishes Overnight, and Returns the Following Morning
เรืออวนลาก ๑-๕๑ ออกจากท่าในตอนเย็น เพื่อทำการจับปลาตลอดคืน และกลับในตอนเช้าวันรุ่งขึ้น



C1-T1

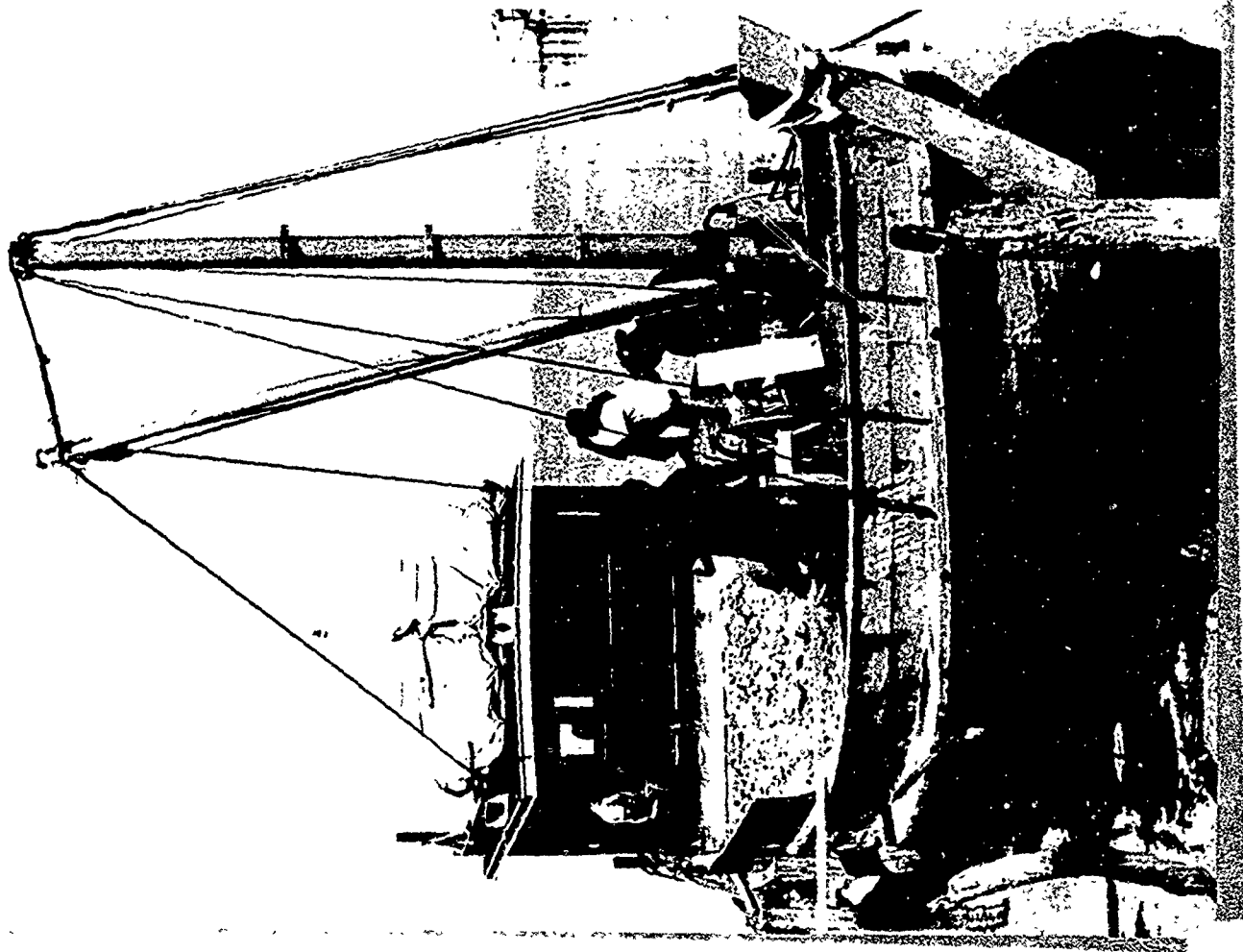
Most runs by cargo vessels are less than 150 miles, and the boats generally leave early in the morning to reach their next port of call by nightfall. Typical cargoes are food, such as fish and coconuts, pigs, rubber, fuel, and building materials (stone and wood).

Passenger boats carry up to 50 persons on short trips to offshore islands and neighboring villages.

At night some C1-T1 are used as patrol boats to protect nets which may be spread out for a great distance behind fishing vessels. Such boats may carry small arms.

Provisions for 1 or 2 days are generally carried, but some of the larger vessels, especially seagoing trawlers, may have a 6-day supply. Typical loads are vegetables, rice, and seafood, often cooked on board over a small charcoal stove.

Most C1-T1 vessels make 9 kt, but some are capable of 12 kt



เรือที่ใช้เป็นเรือสินค้าส่วนใหญ่จะเดินในระยะเวลาไม่เกิน ๑๕๐ ไมล์ ตามปกติจะออกเรือในตอนเช้านี้และไปถึงท่าจอดเรือในตอนค่ำ ลักษณะการวิ่งได้ค่อนข้างดี (เร็ว ปลา และมะพร้าว) ยาง น้ำหนักเชื้อเพลิง และวัสดุก่อสร้าง (หินและไม้)

ส่วนเรือโดยสารจะบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกิน ๕๐ คน และเดินในระยะเวลาได้ ๑๒ ไมล์ เกะกืออยู่รอบทั้งและหมู่บ้านใกล้เคียง

มีเรือ ๑๒-๑๕ บางลำใช้เป็นเรือตรวจการณ์ในเวลากลางคืน เพื่อป้องกันภัยจากลอบตัดฉนวน ซึ่งได้วางไว้ทางจากเรือในระยะไกลมาก เรือตรวจการณ์เหล่านี้จะออกวิ่งตามลำลำเล็กติดไปด้วย

โดยทั่วไปเรือประเภทชนิดนี้มักมีเสียงของการไปด้วยเครื่องยนต์หรือ ๒-๓ เครื่องยนต์ใหญ่กว่านี้โดยเวลาจะใช้จะออกในทะเลและในแม่น้ำซึ่งจะออกเรือได้เร็ว ๑๒ ไมล์ ต่อชั่วโมง ไม่สามารถได้เร็วได้แก่ที่สุด ข้างสาร และออกมาระยะ การบรรทุกมีใช้ติดกับบนบนบน

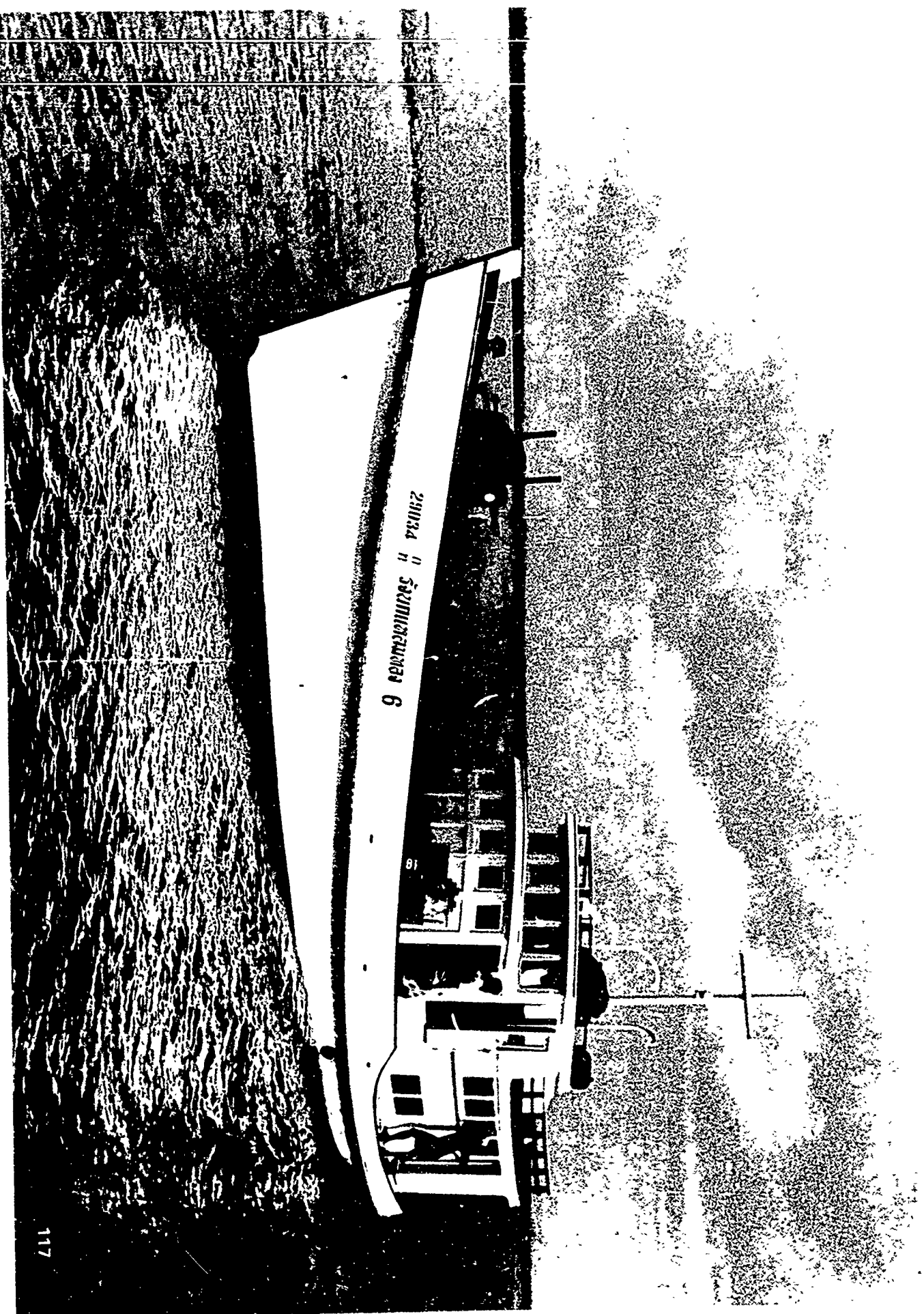
เรือ ๑๒-๑๕ ส่วนมากมีความเร็ว ๕ นอต แต่บางลำสามารถทำความเร็วได้เร็ว ๑๒ นอต

C1-T1 Cargo Vessel Preparing to Depart Port in Early Morning
เรือสินค้า ๑๒-๑๕ กำลังเตรียมจะออกจากท่าในตอนเช้านี้

C1-T1

C1 T1 Cargo Vessel. Note Name and Registry Number on Bow

เรือสินค้า ป.๑-๖๑ เพชรบูรณ์ ๒๕๖๕ ๒๕๖๕ ๒๕๖๕



C1-T1

Equipment

Many C1-T1 are equipped with a cargo rig consisting of a king post (sometimes 7 m high) and a lifting boom. The boom is usually operated by a hand winch.

The majority of these vessels have power-driven bilge pumps. Ground tackle usually consists of a single metal anchor, but some of the larger C1-T1 carry two. The anchor cable is steel or line and may be 200 m long.

Three electric running lights and a hand-held battery floodlight are usually carried.

Fishing and cargo boats are not equipped with radio transmitters, but they generally carry a transistor receiver. Navigation equipment is usually limited to a magnetic compass. Only a few of the larger vessels carry charts. Passenger boats and coastal shell fishers seldom have either a radio or a compass.

Formal safety equipment, such as life jackets, is a rarity. Fish-net floats and oil drums are used in an emergency.

While most fishing boats buy crushed ice in port, some carry their own ice crusher.

Roomy Cabin on Large C1 - T1 Passenger Vessel

เรือโดยสาร ป.๑-๕ ขนาดใหญ่ มีกว้างขวาง



เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป.๑-๕ เป็นจำนวนมากติดตั้งกันเบ็ดตกของไว้ที่เตาใหญ่ (เสาหลัก บริเวณหัวท้าย ๕ ม.) โดยใช้กับชนิดแบบตัวมือ

เรือเหล่านี้ส่วนมากจะมีเครื่องสูบน้ำที่องรถชนิดใช้กำลังจากเครื่องยนต์เล็ก (บางประจําเรือตามปกติจะใช้สมอลไธและแก๊สตัว แต่เรือขนาดใหญ่อาจมีสมอล ๒ ตัว) สมอลจะใช้กวาดเรือเชือกยาวไม่เกิน ๒๐๐ ม.

ไฟเรือเดินใช้ไฟฟ้า ๓ ดวง และมักจะมีโคมระยชาชนิดหัวแบบใช้เบญจรงค์ติดไว้ได้มอีก ๑ ดวง

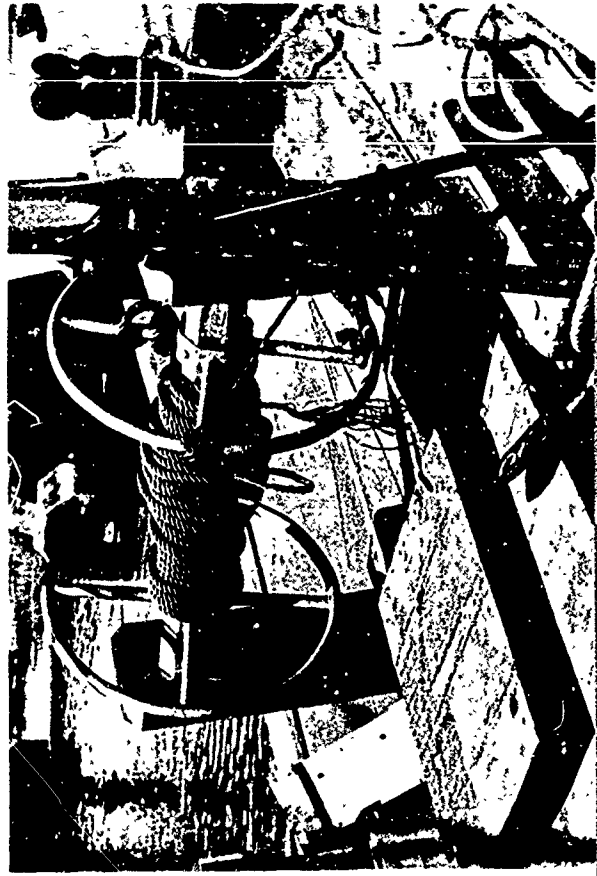
เรือประมงและเรือสินค้าไม่ได้ติดตั้งเครื่องส่งวิทยุ แต่ตามปกติจะมีเครื่องวิทยุทราบนซิสเตอร์ เครื่องอุปกรณ์การเดินเรือมีจำกัดเพียงเข็มทิศแบบอิเล็กทรอนิกส์ เรือขนาดใหญ่ไม่กี่ลำที่เดินเรือติดไปด้วย ส่วนเรือโดยสารและเรือจับยกปลาหลายลำที่มิได้มีเครื่องรับวิทยุและเข็มทิศ

เครื่องช่วยชีวิตตามแบบมาตรฐาน เช่น เสื้อชูชีพก็มักไม่ไ้พร้อมกัน ลักษณะที่พบจะถูกเก็บไว้ในกล่องของอวนและถังน้ำมันเป็นเครื่องช่วยชีวิต

เรือประมงส่วนมากจะซื้อน้ำมันแข็งที่บดแล้วไปจากท่าจอดเรือ เรือบางลำจะนำถ่านถ่านมาแข็งประจำเรือ

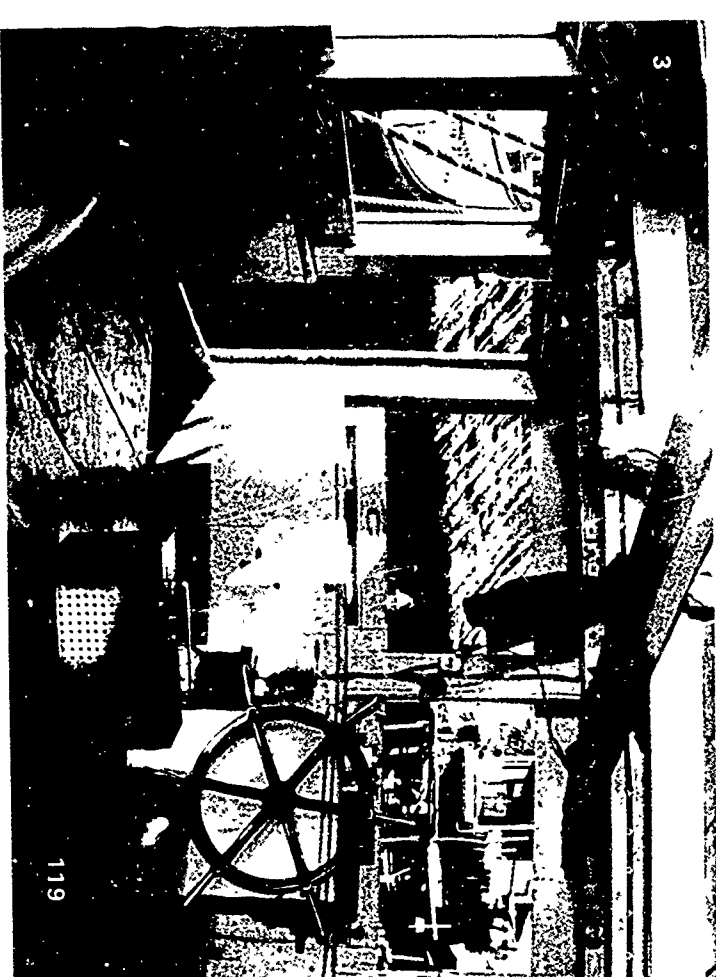
Winch Located Forward on Cargo C1 - T1

ถ่วง ที่หัวเรือสินค้า ป.๑-๕



1. Around Tackle Is Stowed in Anchor Cradles on Large C1-T1.
Starboard Running Light Mounted on Cabin of C1-T1. 3. Look-
ing Forward Through Cabin of C1-T1. Note Throttle Control
near Wheel.

2. Starboard Running Light Mounted on Cabin of C1-T1. 3. Look-
ing Forward Through Cabin of C1-T1. Note Throttle Control
near Wheel.



C1-T1

Crew

Purse seiners and big trawlers need large crews of 15 to 25 to handle the heavy, bulky nets. Other C1-T1 vessels have crews of only 2 to 8.

Military Potential

The C1-T1 has considerable potential as a vehicle for illicit traffic. These vessels engage in almost every kind of maritime activity and are found everywhere in large numbers, day or night. They are capable of moving large quantities of material or men almost anywhere along the Thai coast. Because of the inherent difficulties in establishing definite operational patterns, these vessels should be viewed as ideal for illegal uses.

C1-T1 Foredeck. Note Baskets and Boxes for Offloading Fish Catch

คาดฟ้าหัวเรือ ป.๑-๗๑ มีหัวและถังสำหรับขนถ่ายปลาจากเรือ

คนประจำเรือ

เรือที่ใช้อวนล้อมจับและอวนลากขนาดใหญ่จะมีคนประจำเรือ ๑๕ ถึง ๒๕ คน เพื่อปล่อยและเก็บอวนขนาดใหญ่ที่หนักมาก ๆ ส่วนเรือนอกนั้นจะมีคนประจำเรือเพียง ๒ ถึง ๘ คน

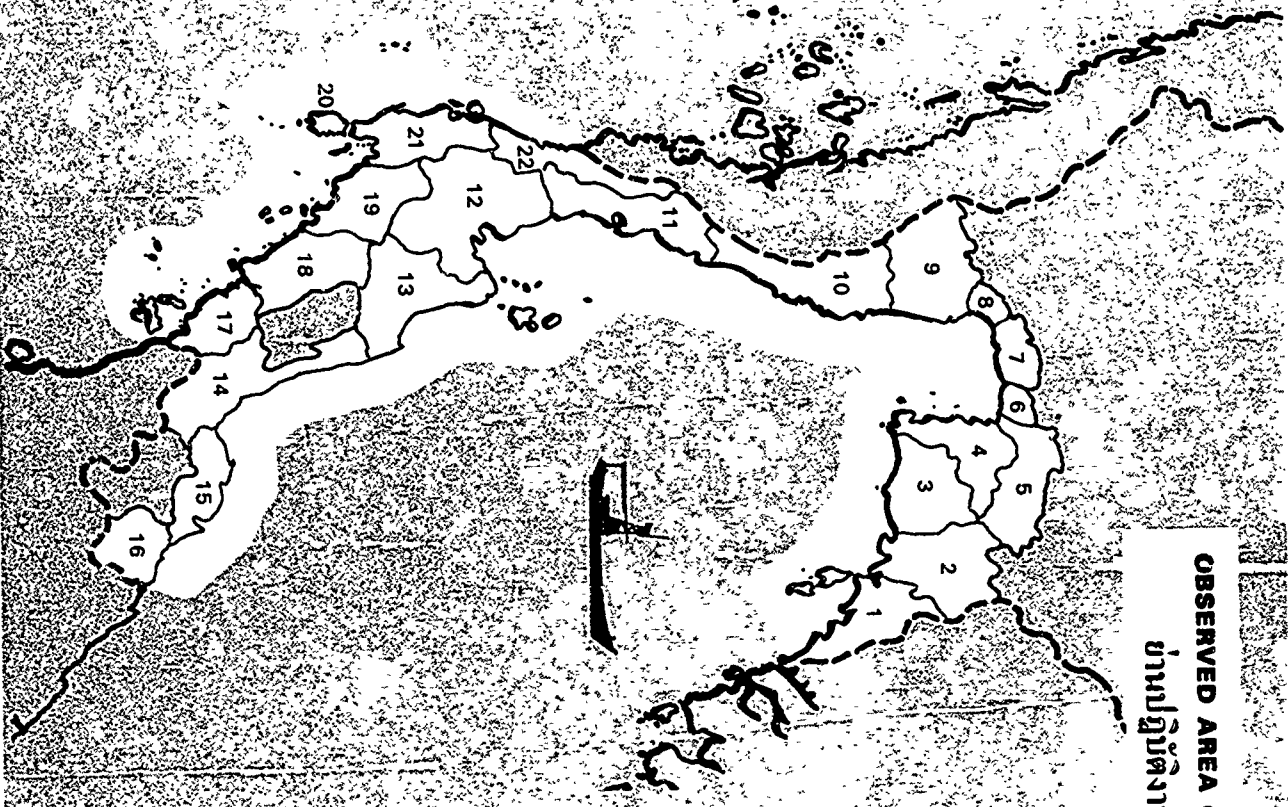
ศักยภาพทางการทหาร

เรือ ป.๑-๗๑ มีศักยภาพทางการทหารจะคำนึงถึงเป็นอย่างดี ซึ่งได้แก่การใช้เป็นพาหนะในทางที่ผิดกฎหมาย เนื่องจากเรือเหล่านี้สามารถใช้อุปกรณ์ทางทะเลได้ทุกชนิด และมักพบเห็นอยู่เป็นจำนวนมาก กระจายไปทั่วกลางวันและกลางคืน ทั้งยังสามารถใช้ลำเลียงวัสดุและคนเป็นจำนวนมาก ๆ ไปตามชายฝั่งทะเลของประเทศไทยได้เกือบทุกแห่ง ฉะนั้นจึงเป็นการยากที่จะจำกัดประเภทการใช้งานของเรือเหล่านี้ไว้ให้แน่นอนได้ และเรือเหล่านี้ก็ควรอยู่ในสถานะที่นำเข้าไปใช้งานที่ผิดกฎหมายได้



CLASS 1 - TYPE 2

OBSERVED AREA OF OPERATION อำเภอภูผาหมื่น



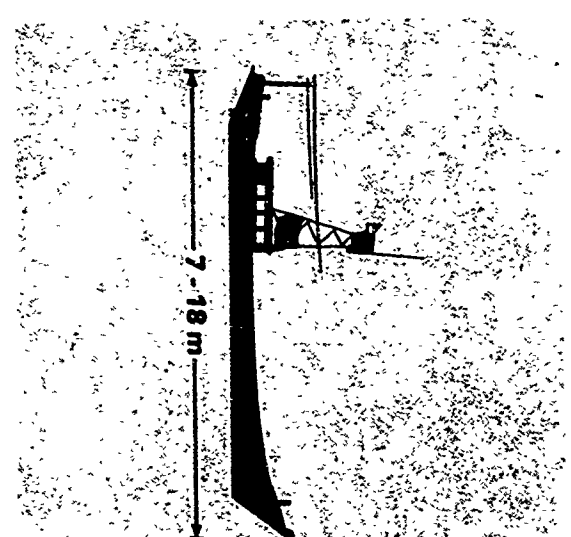
- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C1-T2





C1-T2



C1-T2		TYPE		FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
7 - 18 m	2 - 3.5 m	2.3 - 17	1.5 - 12	1 diesel engine	
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
0.5 - 1.5 m	Gulf and Andaman Sea		50%	9%	
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO		
High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing strake. Low cabin aft			Varied		

General Information

C1-T2 are mainly fishing vessels. They operate throughout the Gulf of Thailand and along the Thai coast on the Andaman Sea. Most coastal villages serve as home port for at least a few of these vessels.

C1-T2 range in size from 7 to 18 m LOA. The largest of these are purse-seine fishers which run from 12 to 18 m LOA. Purse seiners are also the most numerous vessels in the type. Gill netters range from 7 to 15 m LOA and account for about one-fifth of the C1-T2. Trawlers account for only about 1 out of every 10 C1-T2 craft and range from 8 to 12 m LOA. Other C1-T2 vessels operate with long-line fishing techniques or fishing poles, or they work set traps.

ป ๑-๗๒		ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินน้ำ	การขับเคลื่อน	เครื่องยนต์	
๗-๑๘ ม.	๒-๓.๕ ม.	๒.๓-๑๗	๑.๕-๑๒	๑ เครื่อง	
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้		
๐.๕-๑.๕ ม.	อ่าวไทยและทะเลอันดามัน	๕๐ %	๕ %		
ลักษณะจากลำ	หัวเรือยื่นออกไป	ทวนหัวตรงขึ้นหน้า	ชนิดตัวทะเลจับได้/ตัวน้ำ	นานชนิด	
หัวเรือสูง	ท้ายเรือยื่นออกไป	มีราใบและเก๋งท้าย			

ข่าวสารทั่วไป

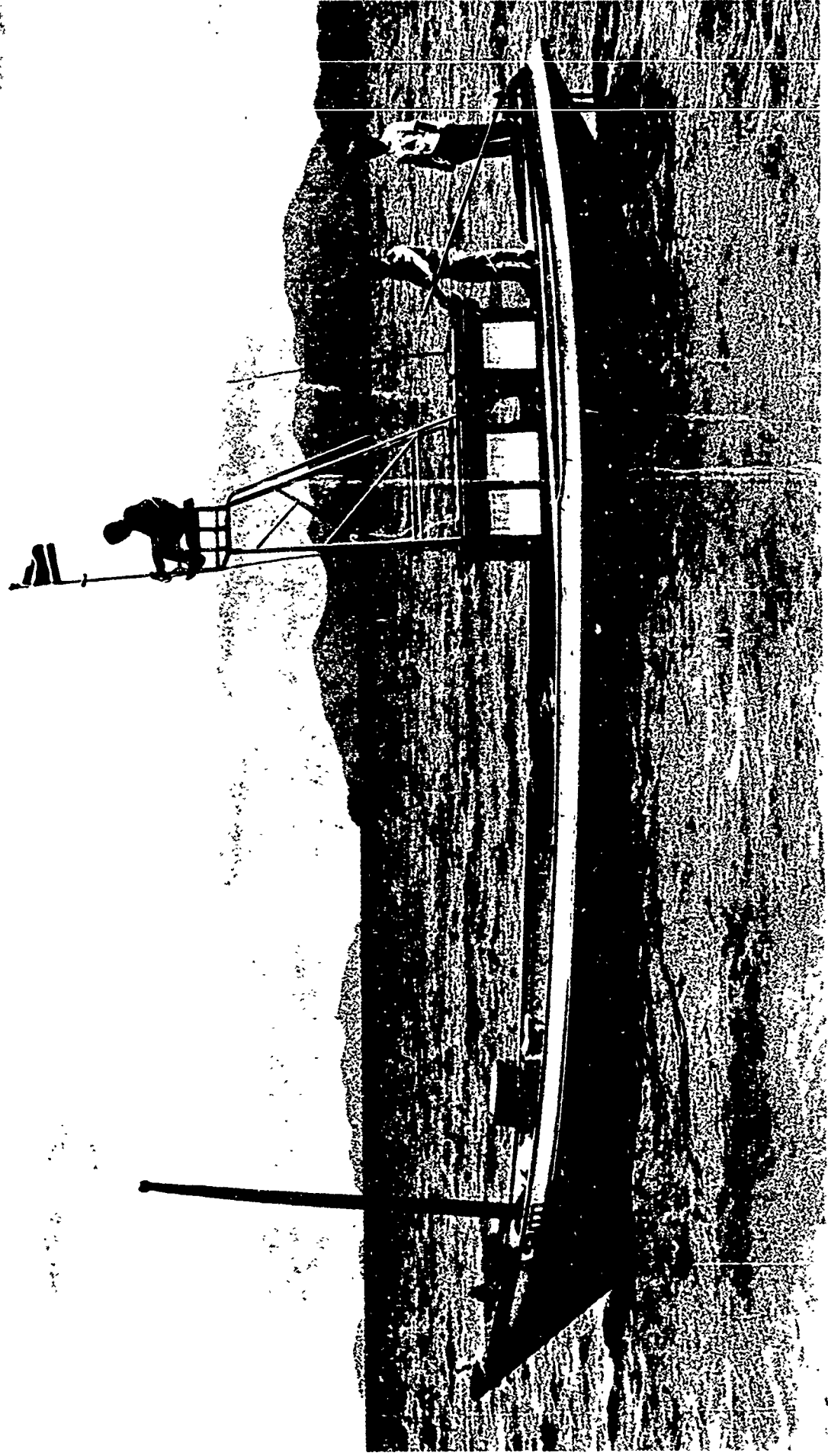
เรือ ป๑-๗๒ นี้ส่วนมากเป็นเรือประมง ปฏิบัติงานอยู่ตลอดทั่วอ่าวไทย และตามชายฝั่งประเทศไทยทางทะเลอันดามัน หมู่บ้านชาวทะเลเกือบทุกแห่งมีท่าจอดเรือของเรือเหล่านี้ขอยกย่องตามลำ

เรือ ป๑-๗๒ มีขนาดต่างๆ กัน ความยาวตั้งแต่ ๗ ถึง ๑๘ ม. ขนาดใหญ่ที่สุดเป็นเรือประมงที่ใช้ชาวพื้นเมืองจับปลาชาวต่างด้าว ตั้งแต่ ๑๒ ถึง ๑๘ ม. และยังมีขนาดเล็กที่สุดเป็นเรือชนิดนี้ เรือที่ใช้ชาวพื้นเมืองจับปลาชาวต่างด้าว ตั้งแต่ ๗ ถึง ๑๕ ม. และมีจำนวนประมาณหนึ่งใบที่ใช้ชาวพื้นเมืองจับปลาชาวต่างด้าว ตั้งแต่ ๘ ถึง ๑๒ ม. มีจำนวนประมาณ ๑ ใน ๑๐ ของเรือประเภทชนิดนี้ เรือ ป๑-๗๒ นอกจากนั้น มีการประมงด้วยวิธีดรา เพ็ดตก เรือที่ใช้เครื่องมือประมงแตกต่างกัน

C1-T2

C1-T2 Purse-Seine Fisher With Fish Watcher on Station in
Observer's Chair

เรือ ป.๑-๒๒ ที่ใช้ควบคุมจับ มีผู้บังคับอยู่บนที่นั่งต่งเรือเพื่อดูฝูงปลา



C1-T2

Most C1-T2 carry provisions for only 1 day at sea. Water-storage barrels are usually located aft of the cabin.

C1-T2 are seaworthy and can cross the Gulf.

Propulsion

Power plants for C1-T2 are diesel engines of from 1 to 6 cylinders with a range of 4 to 90 hp. Purse seiners usually carry the largest engines, ranging from 22 to 90 hp, with the majority over 45. They carry up to 1,200 liters of fuel. A few of these vessels have manual or air-pressure engine starters, and the rest are equipped with electric starters.

Gill netters have engines in the 4- to 60-hp range and carry up to 400 liters of fuel. Most have manual starters.

Trawlers usually are equipped with power plants of from 15 to 22 hp and carry up to 250 liters of fuel. Most of these also use manual engine starters.

Most C1-T2 carry a few tools for making minor repairs at sea. Few spare parts are carried.

เรือ ป๑-๗๒ ส่วนมากมีออกทะเลหนึ่งสัปดาห์อาหารไปเพียง ๑ วัน ตามปกติจึงได้นำถังน้ำมันติดไว้หลังกึ่ง

เรือ ป๑-๗๒ นี้ สามารถออกทะเลและนำน้ำมันมาได้

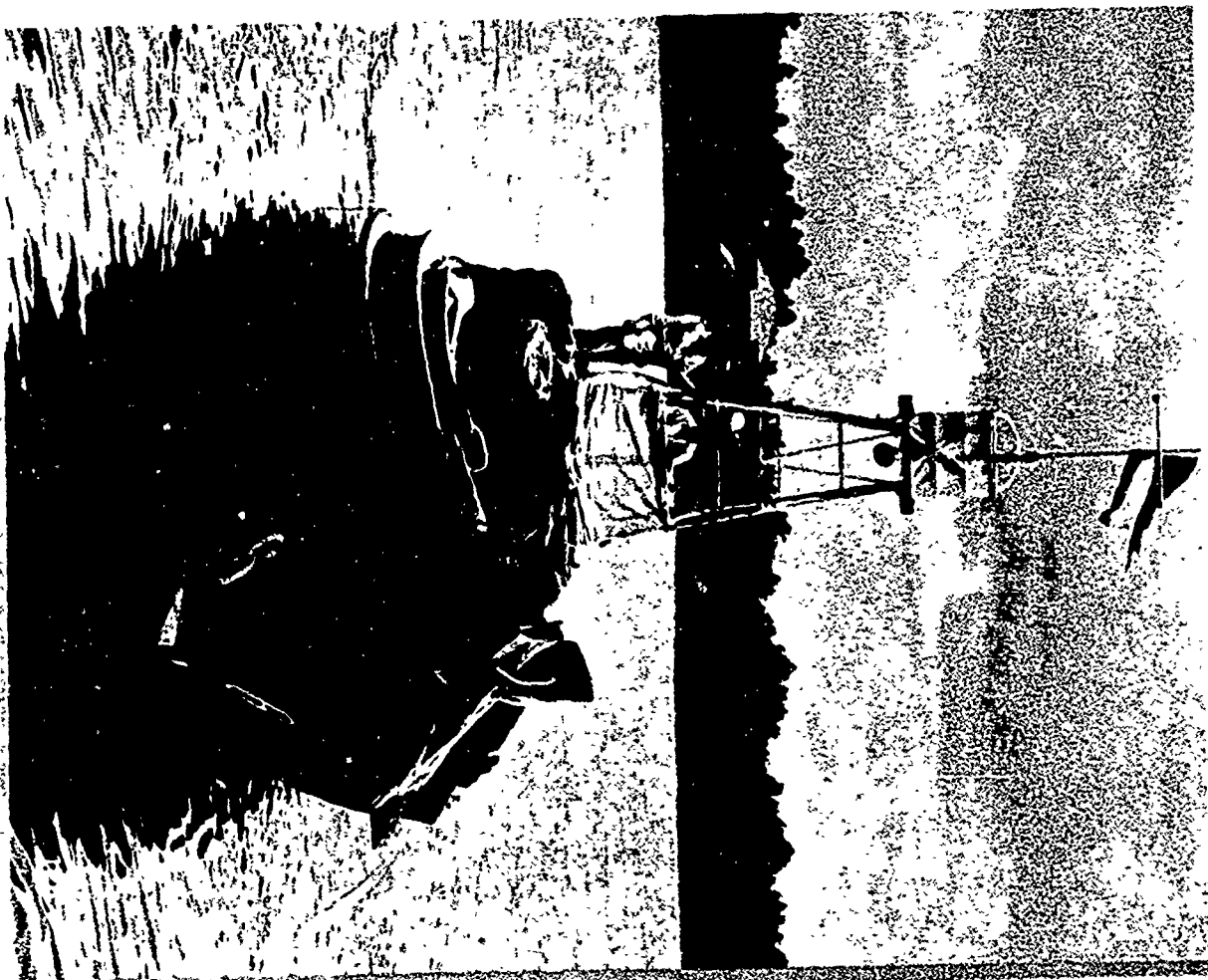
การขับเคลื่อน

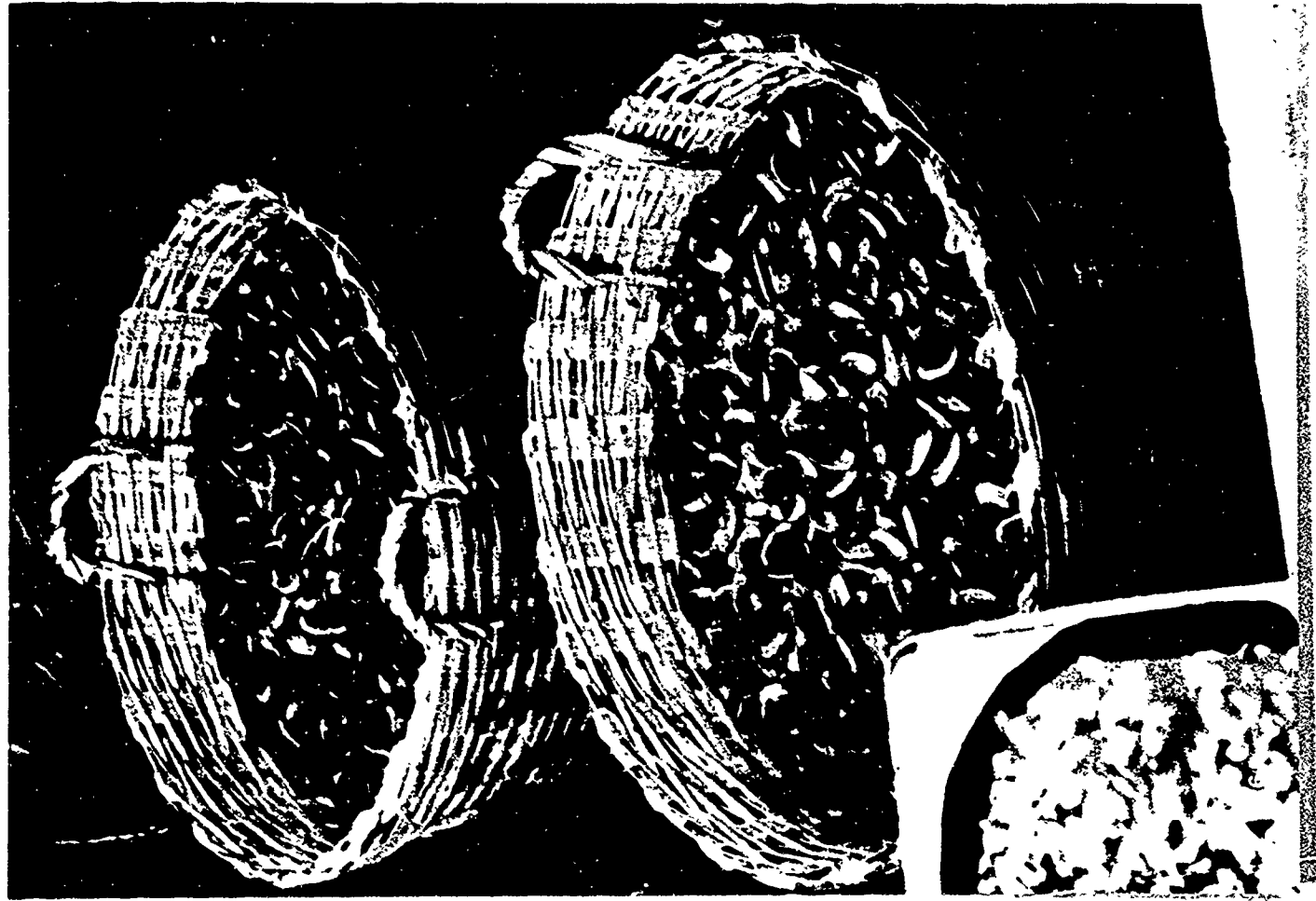
เรือ ป๑-๗๒ ใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิดตั้งแต่ ๑ ถึง ๖ สูบ ขนาด ๔ ถึง ๕๐ แรงม้า เรือที่ใช้เวลาน้อยตามปกติใช้เครื่องยนต์ขนาดใหญ่ที่สุดตั้งแต่ ๒๒ ถึง ๕๐ แรงม้าซึ่งส่วนใหญ่จะใช้เกินกว่า ๔๕ แรงม้าขึ้นไป นำน้ำมันเชื้อเพลิงไปด้วยไม่เกิน ๑,๒๐๐ ลิตร มีเรือไม่กี่ลำที่เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ หรือด้วยแบตเตอรี่ ส่วนนอกนั้นเริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า (แบตเตอรี่)

เรือที่ใช้เวลานานติดต่อกันจะใช้เครื่องยนต์ขนาด ๔ ถึง ๖๐ แรงม้า และนำน้ำมันเชื้อเพลิงไปด้วยไม่เกิน ๔๐๐ ลิตร ซึ่งเรือส่วนมากเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ เรือที่ใช้เวลาน้อยตามปกติใช้เครื่องยนต์ขนาดตั้งแต่ ๑๕ ถึง ๒๒ แรงม้า และนำน้ำมันเชื้อเพลิงไปด้วยไม่เกิน ๒๕๐ ลิตร ซึ่งส่วนมากเริ่มเดินเครื่องด้วยมือเช่นเดียวกัน

เรือ ป๑-๗๒ ส่วนมากมีเครื่องมือซ่อมทำประจำเรืออยู่ไม่กี่ชิ้น เพื่อใช้ในการซ่อมทำเล็ก ๆ น้อย ๆ ขณะอยู่ในทะเล ชิ้นส่วนอะไหล่ก็มีอยู่เล็กน้อย

This C1-T2 Purse Seiner Departs Pak Nam Prasae Port in the Evening to Fish All Night
เรือ ป๑-๗๒ ที่ใช้เวลาน้อยกลับลำ กำลังแล่นออกจากปากน้ำประแสร์ในตอนเย็น เพื่อไปทำการจับปลาตลอดคืน





Operational Information

C1-T2 fishing vessels depart home port in the afternoon or evening and return in the morning. The catch is varied and weighs up to 4,000 kg. Purse seiners usually return with largest catch. Gill netters usually haul back less than 1,500 kg of fish, while the catch of other C1-T2 craft often amounts to less than 500 kg. Most C1-T2 use ice to preserve the fish.

While C1-T2 purse seiners occasionally operate as far as 120 miles from the coast, most of them stay within 30 miles of shore.

The usual maximum speed of a C1-T2 is 8 kt, but some can make 10 kt. The smaller C1-T2 boats have maximum speeds of about 5 kt.

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือประมง ป๑-ช๒ จะออกจากท่าจอดเทียบในตอนบ่ายเรือขึ้น และกลับตอนเช้า

ถ้าตัวทะเลจับได้มีหลายชนิดปริมาณไม่เกิน ๔,๐๐๐ กก. เรือที่ใช้วนลอมจับตามปกติจะจับตัวทะเลได้มีปริมาณมากที่สุด เรือที่ใช้วนลอมจับได้น้อยกว่า ๑,๕๐๐ กก. ส่วนเรือ ป๑-ช๒ อื่น ๆ นอกนั้นมักจับได้น้อยกว่า ๕๐๐ กก. เรือส่วนมากเก็บรักษาปลาด้วยน้ำแข็ง

เรือ ป๑-ช๒ ทำให้อวนลอมจับในบางครั้งจะออกปฏิบัติงานห่างฝั่งถึง ๑๒๐ ไมล์ เรือส่วนมากจะออกห่างฝั่งไม่ถึง ๓๐ ไมล์

โดยปกติเรือ ป๑-ช๒ มีความเร็วสูงสุด ๘ นอต แต่บางลำจะสามารถทำความเร็วได้ ๑๐ นอต ส่วนเรือขนาดเล็กมีความเร็วสูงสุดโดยเฉลี่ยประมาณ ๕ นอต

Mussel Catch Is Stowed in Baskets Aboard C1-T2 Operating in the Bangkok Area

หอยแมลงภู่ในถาดบนเรือป๑-ช๒ กำลังเข้ามาจำหน่ายในจังหวัดพระนคร

Equipment

C1-T2 do not have mechanized equipment for handling the catch. Porters offload the fish in baskets. No winches are found on these boats. Many of the smaller C1-T2 have small masts located forward of amidships. For-and-aft poles sometimes support a cloth sunshade for the crew.

A few of the larger boats have electric bilge pumps, but most carry only manual pumps. Ground tackle consists of a single metal anchor attached to a cable up to 100 m long.

Navigation aids and safety equipment are usually not found on board. Most C1-T2 carry transistor radios, but none are equipped with transmitters.

Ground Tackle Usually Consists of a Single Metal Anchor Stowed on the Foredeck
ตามปกติใช้ตะกั่วโลหะตัวเดียว เก็บไว้บนดาดฟ้าหัวเรือ



เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป.๑-๗๒ ไม่ใช้เครื่องมือทุ่นแรงสำหรับการใช้ยกสินค้าจะเลกหยิบได้เลย ใช้คนงานเป็นผู้ขนถ่ายปลาขึ้นจากเรือโดยบรรจุใส่ตะกร้า เรือเหล่านี้ไม่มีทวน เรือ ป.๑-๗๒ ขนาดเล็กหลายลำมีตะกร้าติดงัดๆ ตั้งอยู่ตรงกลางลำก่อนไปทางหัวเรือ เรือบางลำก็ไม่มีหางจากหัวเรือไปท้ายเรือเพื่อใช้ทางเดินตั้งแต่ดัดสำรับยกประจําเรือ

เรือส่วนมากมีสูบลมกลิ้งกรับใช้สูบนํ้าที่อ่างเรือ แต่เรือขนาดใหญ่บางลำใช้สูบลมไฟฟ้า มีตะกั่วโลหะตัวเดียวและสายสนอยาวไม่เกิน ๑๐๐ เมตร

อุปกรณ์ช่วยในการเดินเรือ และเครื่องมือช่วยชีวิตมักไม่ได้รับ เรือส่วนมากมีกลิ้งกรับวิทยุทราสารชนิดตัวรับแต่ไม่มีกลิ้งกรับส่ง

Purse-Seine Net on Deck of C1-T2
อวนล้อมจับวางกองไว้บนดาดฟ้าเรือ ป.๑-๗๒



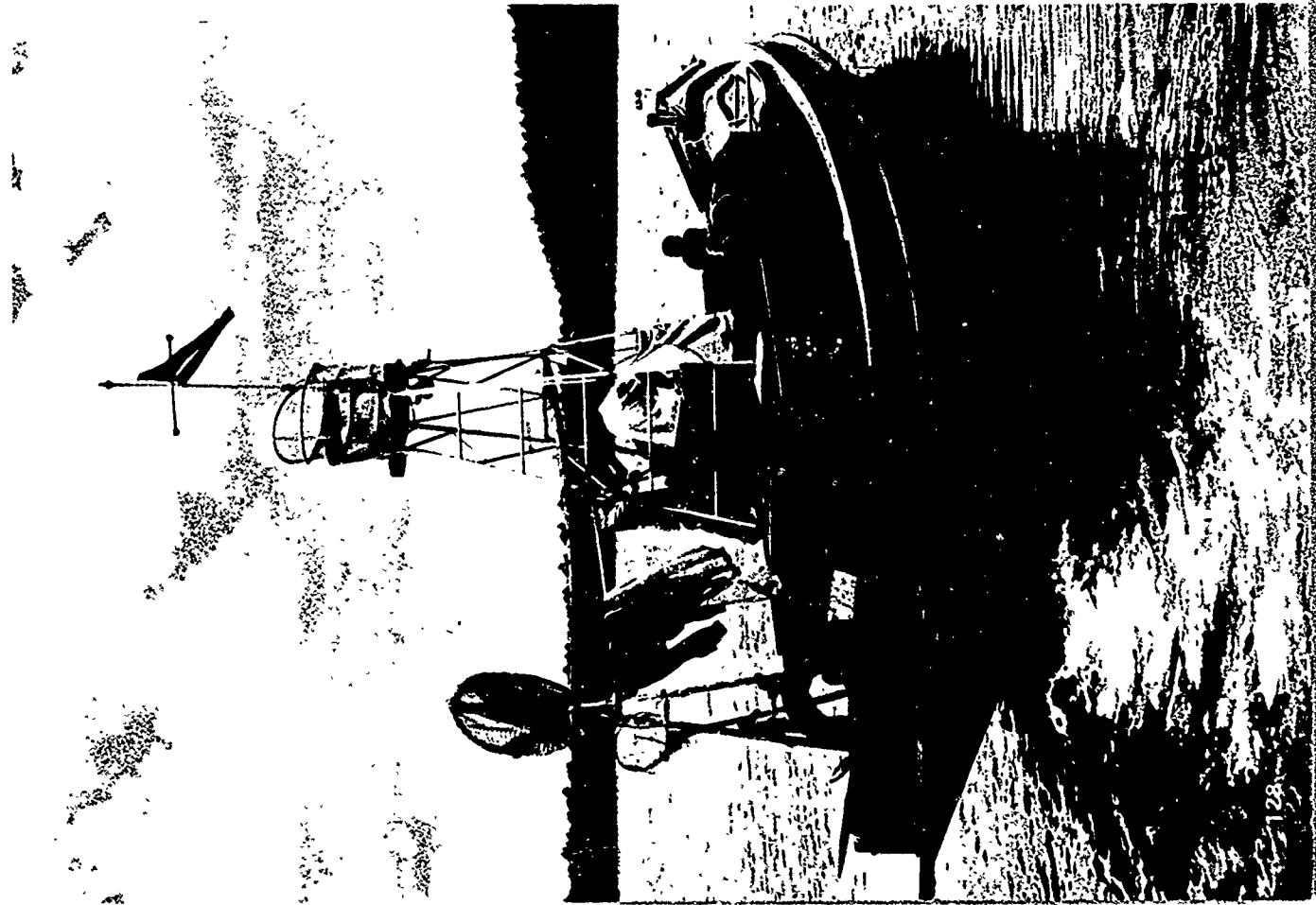
C1-T2

Crew

Purse-seine C1-T2 usually have crews of 14 or more. Gill netters average 5. Trawlers carry crews of from 2 to 4, while vessels using the long-line or fishing pole are manned by crews of 1 to 7.

Military Potential

C1-T2 vessels are found in large numbers along the Gulf and Andaman Sea coasts of Thailand. They operate at night and engage in a wide range of activities.



คนประจำเรือ

เรือ ป.๑-๗๒ ที่ใช้วนล้อมจับตามปกติมีคนประจำเรือ ๑๔ คน หรือมากกว่า เรือที่ใช้กวาดตักโดยเฉลี่ยมี ๕ คน เรือที่ใช้อวนลากมีตั้งแต่ ๒ ถึง ๔ คน ส่วนเรือที่ใช้เบ็ดราวและเบ็ดตกน้ำจะมีคนประจำเรือ ๑ ถึง ๘ คน

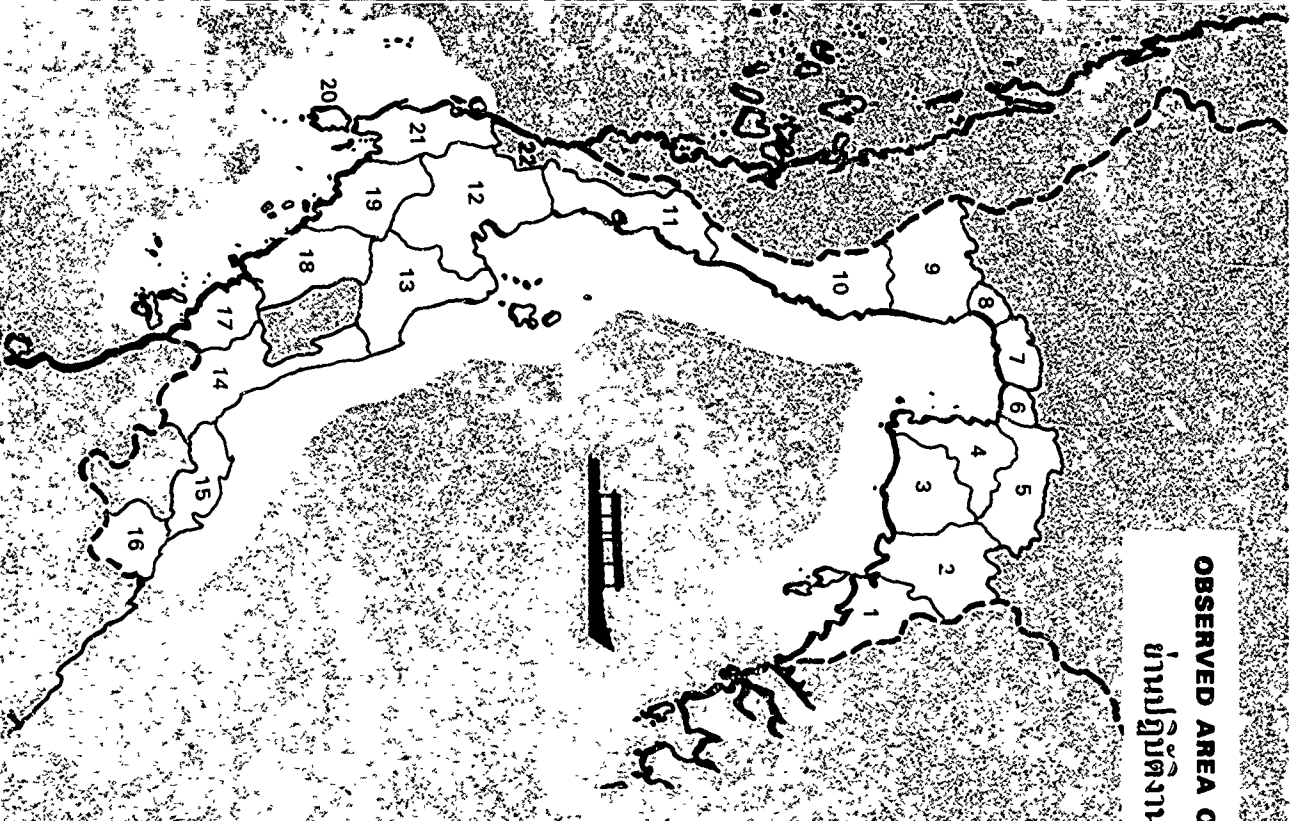
ศักยภาพในการ

เรือ ป.๑-๗๒ ที่มีอยู่เป็นจำนวนมากในบริเวณอ่าวไทย และตามชายฝั่งประเทศไทย ในทะเลอันดามัน เรือเหล่านี้มักจะออกปฏิบัติงานในกิจการต่างๆ อย่างกว้างขวางในเวลาว่างกัน

C1-T2 Purse-Seine Fisher Returning to Port
เรือ ป.๑-๗๒ ที่ใช้วนล้อมจับกำลังแล่นกลับเข้าท่า

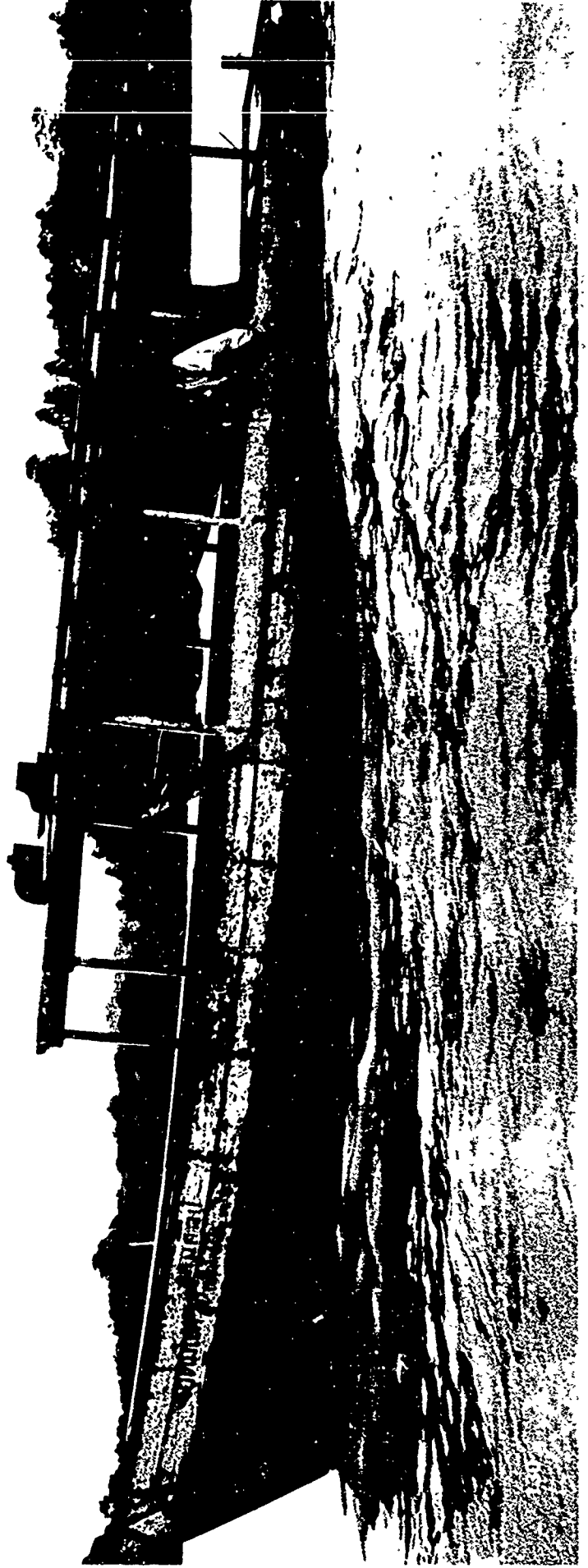
CLASS 1 - TYPE 3

OBSERVED AREA OF OPERATION ย่านปฏิบัติงานท่าเทียบ

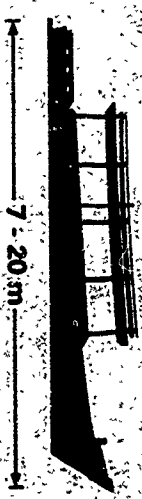
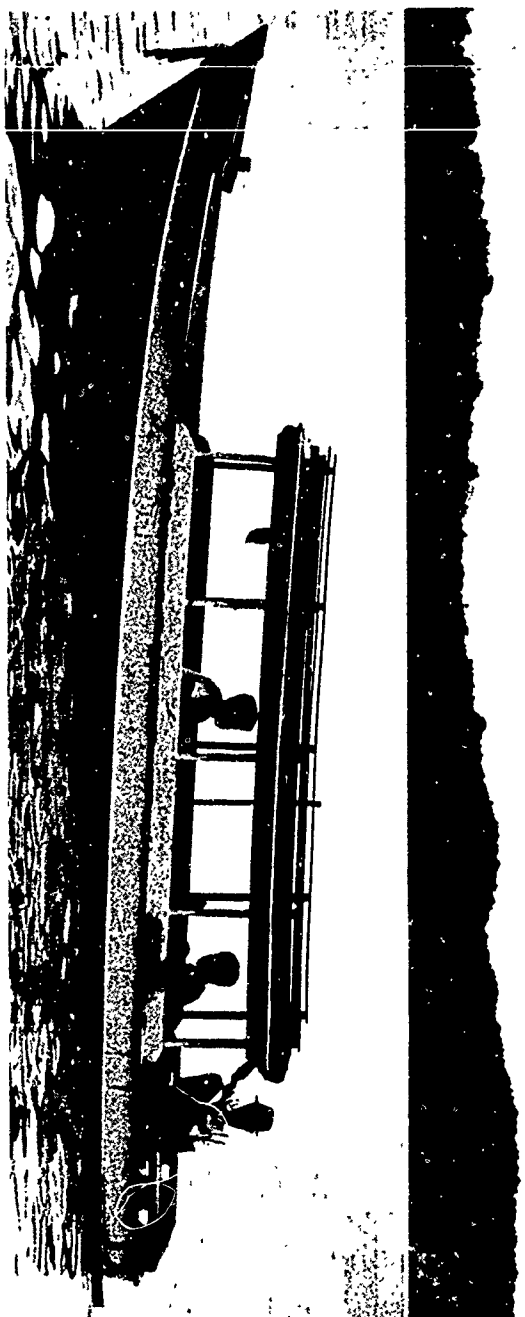


- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C1-T3



C1-T3



C1-T3 TYPE ALL-PURPOSE

LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
7 - 20 m	1 - 5 m	1 - 34	up to 28	1 diesel engine
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
	Gulf and from Sea of Phuket south on west coast	50%	2%	
RECOGNITION FEATURES	TYPE OF CATCH / CARGO			
High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing strake. Long cabin aft	Varied			

General Information

The smaller C1-T3—under 10 m—are mostly passenger/cargo boats operating in the Andaman Sea. They offer the only means of transportation between many of the coastal villages in Changwat Trang and Satul. They have open cabins with occasionally a canvas shelter for the passengers. Cargo is usually carried on the cabin roof. C1-T3 trawlers also operate out of Satul.

C1-T3 in the Gulf are trawlers, cargo carriers, passenger boats, and tow-boats. Cabins on these vessels are sometimes enclosed. A large trawler may have a three-room cabin with glass windows and linoleum on the deck. The passenger boats are less elaborate. Most of the trawlers, but few of the other C1-T3, have hatches to covered holds.

๒๑-๗๓ ใช้งาน ตารพัด

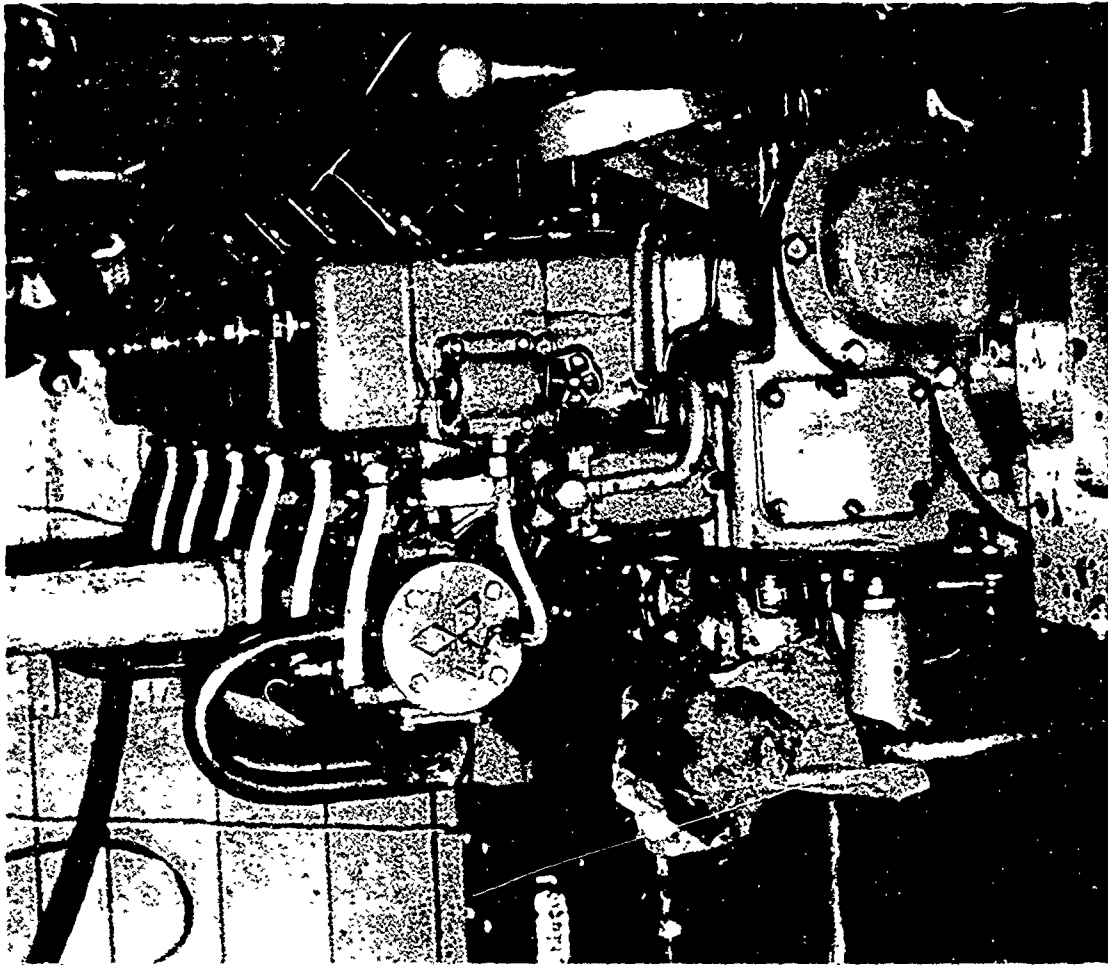
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	คันกรอส	คันแค	การขับเคลื่อน
๗-๒๐ ม.	๑-๕ ม.	๑-๓๔	ไม่เกิน ๒๘	เครื่องยนต์ดีเซล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	อ่าวไทยและทะเลอันดามัน	พบเรือประมงพื้นบ้าน	พบเรือชนิดนี้
๐.๕-๑.๖ ม.	ตั้งแต่ใต้ทะเลลึกถึงผิวน้ำ	๕๐%	๒%	
ลักษณะลำ	หัวเรือสูง ท้ายเรือต่ำ	พบเรือประมงพื้นบ้าน	พบเรือประมงพื้นบ้าน	พบเรือประมงพื้นบ้าน
พบเรือประมงพื้นบ้าน	พบเรือประมงพื้นบ้าน	พบเรือประมงพื้นบ้าน	พบเรือประมงพื้นบ้าน	พบเรือประมงพื้นบ้าน

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ๒๑-๗๓ ขนาดเล็กกว่าเรือ ๑๐-๗๓ ส่วนมากจะใช้เป็นเรือโดยสารและบรรทุกสินค้าด้วย ปฏิบัติงานอยู่ทางทะเลอันดามัน มีเรือเหล่านี้เพียงชนิดเดียวเท่านั้นที่ใช้ในการเดินทางและสินค้าไปมาอยู่ระหว่างหมู่บ้านชาวทะเลต่างๆ ของจังหวัดตรังกับจังหวัดสตูล เป็นเรือที่มักพบเห็นอยู่ตามชายฝั่ง บางลำก็ตกแต่งลวดลายไว้ตามหัวเรือท้ายเรือ และเรือ ๒๑-๗๓ ที่ใช้โดยสารของผู้โดยสาร ตามปกติมักจะบรรทุกสินค้าไว้บนหลังคาและเรือ ๒๑-๗๓ ที่ใช้โดยสาร จะปฏิบัติงานอยู่บริเวณนอกฝั่งจังหวัดสตูล

ในอำเภอไทย เรือ ๒๑-๗๓ จะใช้บรรทุกประมงขนาดเล็ก เรือสินค้า เรือโดยสาร และเรือลากจูง ถ้าหากเรือเหล่านี้บางลำก็ทำเป็นเรือบรรทุกสินค้าขนาดเล็กในลักษณะที่แบ่งออกเป็นสามห้อง มีหน้าต่างกระจก และใช้สีน้ำมันสีพื้น ถ้าเป็นเรือโดยสาร

C1-T3



6-Cylinder, 90-Hip Daiya Diesel Powers C1-T3 Cargo/Passenger

Vessel

เรือบรรทุกสินค้าและผู้โดยสาร ป.๑-๓ ใช้เครื่องยนต์เซล

ชนิด ๖ สูบ ขนาด ๙๐ แรงม้า

The majority of C1-T3 in both the Andaman Sea and the Gulf are registered.

Propulsion

These coastal vessels are powered by 1- to 6-cylinder, 3- to 135-hp diesel inboard engines. While most of them are started manually, some of the larger boats have starters working from 24-volt batteries or air compressors. Up to 1,500 liters of fuel are carried on some, but usually the supply is less than 200 liters. Most C1-T3 carry a box of tools, and spare parts are found on most.

Operational Information

The majority of the passenger boats of this type in the Andaman Sea operate during daylight hours out of Kantang Port, Satul Port, Ko Luntayai, and Haad Sri Khao, transporting 8 to 20 passengers and miscellaneous small cargo between the coastal villages, even crossing the Malaysian border to Perlis. Round trips usually last from 3 to 6 hours, and most carry no provisions except drinking water.

ทั้งนี้ไม่ตกแต่ละไรมากนัก เรือ ป.๑-๓ มีระวางบรรทุกเลวระวางและมีไฟปัดด้วยได้แก่เรือที่ใช้เวลาเป็นส่วนใหญ่ และเรือที่ใช้เวลาน้อยเป็นส่วนน้อย

เรือ ป.๑-๓ ส่วนมากที่ปฏิบัติงานอยู่ทางทะเลอันดามัน และในอ่าวไทยเป็นเรือกำหนดแบบแล้ว

การจับปลาก่อน

เรือชายฝั่งเหล่านี้ใช้เครื่องยนต์เซลติดกลางลำ ชนิด ๑ ถึง ๖ สูบ ขนาด ๓ ถึง ๑๓๕ แรงม้า โดยมากจะเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ มีเรือขนาดใหญ่บางลำเริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า โดยใช้แบตเตอรี่ ๒๔ โวลต์ หรือใช้ลมอัด เรือบางลำมีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงได้ไม่เกิน ๑,๕๐๐ ลิตร แต่โดยทั่วไปจะจุอยู่กว่า ๒๐๐ ลิตร เรือ ป.๑-๓ โดยมากจะมีทีมเรือมอ้อมทำประจําเรือ และชิ้นส่วนอะไหล่ก็หาซื้อได้ง่าย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

ในทะเลอันดามันสำหรับเรือชนิดนี้ที่ใช้เป็นเรือโดยสาร ส่วนมากจะแล่นรับส่งผู้โดยสารอยู่ตามบริเวณท่าเรือกันตัง ท่าเรือสตูล เกาะสันตาใหญ่ และหาดทรายขาวเฉพาะในเวลากลางวัน บรรทุกผู้โดยสารได้ ๘ ถึง ๒๐ คน และสินค้าก็ติดเล็ก ๆ น้อย ๆ ในระหว่างหมู่บ้านชายทะเลเกาะกันตัง และยังข้ามเขตแดนมาเลเซียไปถึงรัฐปะลิส ทั้งเที่ยวไปและกลับจะใช้เวลา ๓ ถึง ๖ ชั่วโมง และเรือส่วนมากไม่มีเสบียงอาหารไปด้วย นอกจากได้รับประทาน

In the Gulf the cargo/passenger runs are somewhat longer, and as many as 85 passengers can be accommodated. Cargo includes staple foods, fuel oil, building materials, vehicles, whiskey, liquors, and sundries. Food is frequently prepared over a charcoal stove.

Towboats of this type may be owned by one of the Thai transportation companies. Home ports of these and the passenger boats are Klong Yai, Changwat Trad; Ko Sichang, Changwat Chon Buri; Tha Tong, Changwat Surat; Ban Don, Changwat Surat; and Pak Phum, Changwat Nakorn Sri Thammarat.

Trawlers leave Samut Songkram and Samut Sakhon in the morning to fish about 10 miles offshore. They return in the evening. Trawlers from Satul fish about 50 miles from Ko Adang and stay out for about 5 days. The catch of red snapper, bonito, hairtail, ponyfish, Spanish mackerel, sea shrimp, tongue sole, ray, chub mackerel, and swimming crab varies greatly in quantity with the size of the boat and the type of fishing gear used. The catch is preserved in ice.

C1-T3 Passenger Vessel Operating From Temalang to Perlis on the Malaysian Border in the Andaman Sea

เรือโดยสาร ปะ-๗๓ กำลังแล่นจากบ้านเตมาลังไปยังเมืองเปรีลี ทางชายแดนมาเลเซียในทะเลอันดามัน



ถ้าทวีปในอ่าวไทยเรือที่ใช้บรรทุกสินค้าและผู้โดยสารจะเดินกว่าโลกกว่าและนานกว่าสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ ๘๕ คน สินค้าที่บรรทุกไปได้แก่อาหารที่สด ๆ นั้นมันเชื้อเพลิงและเหล็กอื่น อุปกรณ์การก่อสร้าง ขนพาหนะ สุราและเครื่องสำอางมาตลอดจนของเบ็ดเตล็ดต่าง ๆ และมักมุ่งหาอาหารกินในเรือโดยใช้เตาถ่าน

เรือชนิดนี้ที่ใช้เป็นเรือลากอูงอาจเป็นของบริษัต์เล็กและบริษัทใหญ่ที่ตนหนึ่งของไทยก็ได้ ทำออกหักของเรือเหล่านี้และผู้โดยสาร อยู่ที่ตำบลคลองใหญ่ จังหวัดตราด เกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี ตำบลท่าทอง จังหวัดสุราษฎร์ธานี อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี (บ้านดอน) และตำบลปากซุน จังหวัดนครศรีธรรมราช

เรือที่ใช้เวลานลากจะออกจากจังหวัดสมุทรสงคราม และจังหวัดสมุทรสาครในตอนเช้าเพื่อจับปลาในบริเวณห่างจากฝั่ง ๑๐ ไมล์และกลับตอนเย็น เรือที่ใช้เวลานลากจากจังหวัดสตูลจะจับปลาในบริเวณห่างจากเกาะอ่าวประมาณ ๕๐ ไมล์ และอยู่ในทะเลประมาณ ๕ วัน สัตว์ทะเลที่จับได้มี ปลากะพงแดง ปลาโอ ปลาตาบเงิน ปลาแป้น ปลาอินทรี กุ้ง ปลาฉลาม ปลากระเบน ปลาทุ และปูม้า ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับขนาดของเรือ และเครื่องมือที่ใช้ สัตว์ทะเลที่จับได้จะเก็บรักษาไว้ด้วยการแช่น้ำแข็ง



Equipment

A single lantern, a hand-operated pump, and ground tackle consisting of a metal anchor attached to a 20- to 40-m cable constitute the equipment carried by most of the Andaman Sea passenger boats.

Radio receivers are found on only a few C1-T3, and none has transmitting equipment. The trawlers in the Andaman Sea and the larger Gulf craft have compasses but no other navigational equipment. They usually have 1 or 2 centrifugal bilge pumps. The trawlers have reels for bringing in the nets and either hand-operated or powered cranes capable of lifting up to 1 ton.

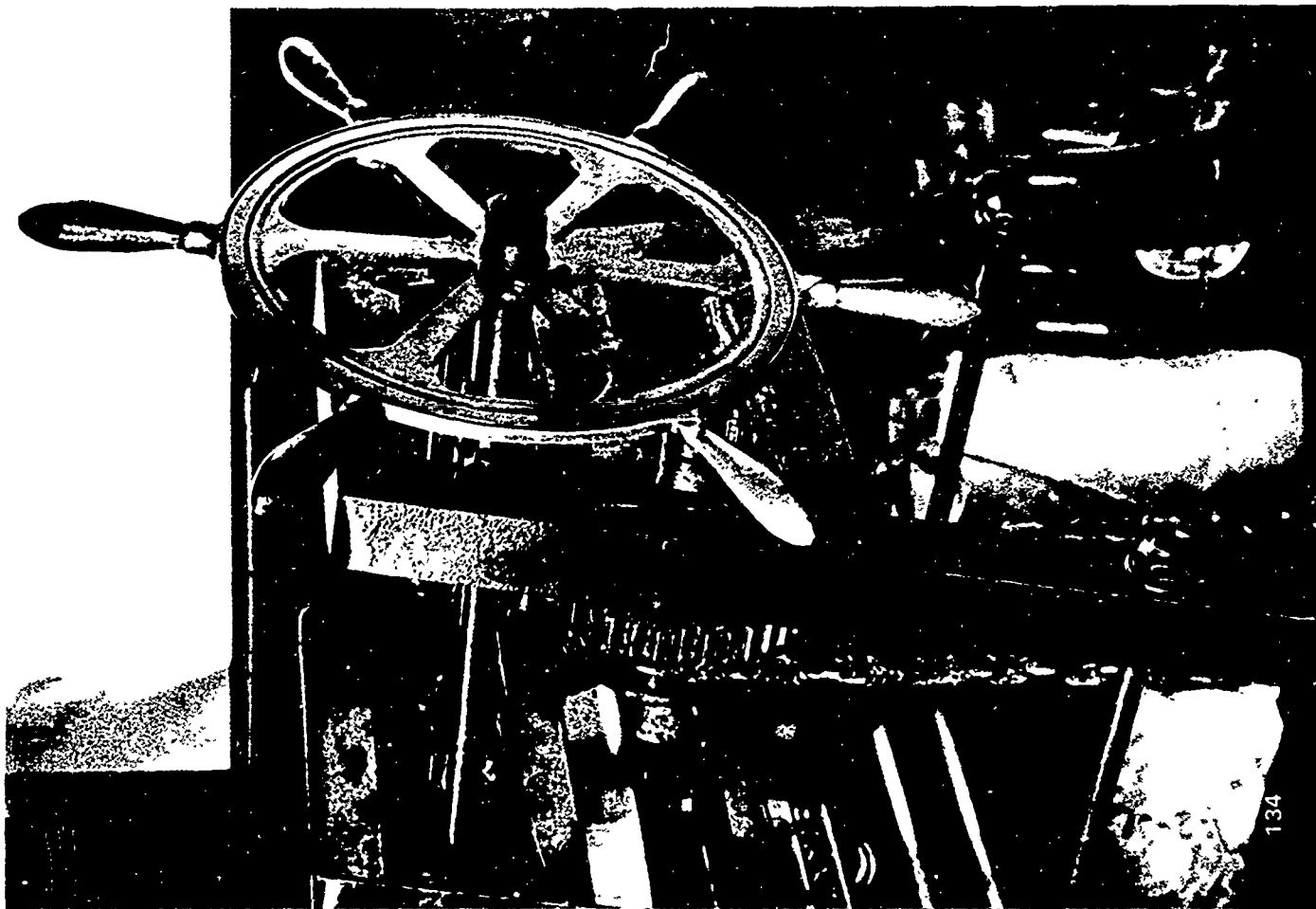
Three or four electric running lights are usually carried on the Gulf boats and the Andaman Sea trawlers. They also carry a floodlight. Ground tackle consists of a metal anchor attached to a cable of about 100 m. Safety equipment is found only on the trawlers and consists of a life buoy or life jackets.

เครื่องอุปโภค

เรือโดยสารทางทะเลอันดามันมีโคมไฟส่องสว่าง หนึ่งดวง สบู่ยกลานหนึ่งเครื่อง และสมอโลหะหนึ่งตัว สายสมอยาว ๒๐ ถึง ๔๐ ม.

เรือ ป.๑-๓๓ เพียงไม่กี่ลำมีเครื่องรับวิทยุ แต่เครื่องส่งไม่มี เรือที่ใช้เวลาลากทางทะเลอันดามัน และเรือขนานใดในอ่าวไทยจะมีเข็มทิศใช้ แต่อุปกรณ์การเดินเรืออื่นๆ ไม่มี เรือเหล่านี้มักจะมีสูบลอยใจ ๑ หรือ ๒ เครื่อง เพื่อใช้สูบลอยเรือ เรือที่ใช้เวลาลากทะเลอันดามันจะมีเครื่องวิดน้ำไว้สำหรับดึงอวนเก็บ และมักมีถังเก็บน้ำใช้กับก๊วยม็อมบนเรือเครื่องหนึ่ง สามารถยกของได้หนักไม่เกิน ๑ ตัน

บรรดาเรือต่างๆ ในอ่าวไทยและเรือที่ใช้เวลาลากทางทะเลอันดามัน มักจะมีไฟเรือติดไว้ไฟฟ้า ๓ หรือ ๔ ดวง และมีโคมฉายด้วยอีกดวงหนึ่ง ใช้ส่องอโกละหนึ่งตัว มีสายสมอยาวประมาณ ๑๐๐ ม. เตาเผาเรือที่ใช้เวลาลากก๊วยม็อมจะมีเครื่องช่วยชีวิตประจําเรือได้แก่แวงชูชุกเรือเตอชูฟ



Crew

Crews of the Andaman Sea passenger boats consist of 1 to 3. Other C1-T3 have crews of 3 to 9. Most of the crew have had very little formal education, but others have completed as much as 7 years of schooling. Some of the owners of the cargo boats are Chinese businessmen.

Military Potential

The smaller C1-T3 are limited to coastal waters and are not very seaworthy. On the Andaman Sea coast boats of this type make regular trips across international borders between Satul and Perils. The trawlers from Satul can be at sea for several days. In the Gulf the larger C1-T3 could transport illicit cargo—quite openly in the case of those known to transport vehicles and liquids regularly.

คนประจำเรือ

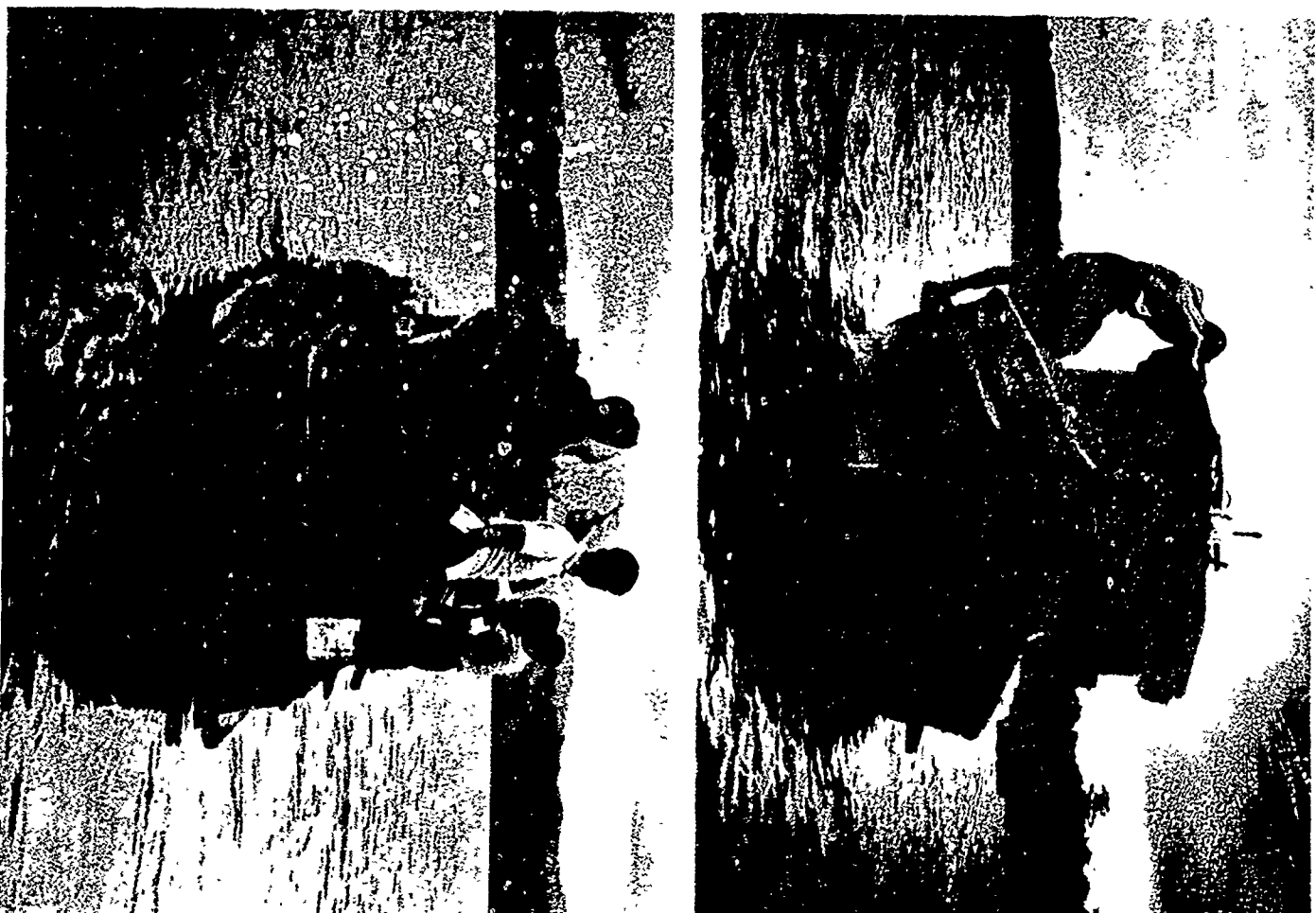
เรือ ป๑-๗๓ ที่เป็นเรือโดยสารทางทะเลอันดามันจะใช้คนประจำเรือ ๑ ถึง ๓ คน ส่วนเรืออื่นๆ ใช้ ๓ ถึง ๕ คน คนประจำเรือส่วนมากมีความรู้ชั้นประถมศึกษา ๔ ส่วนที่เหลืออีกนั้นจะสำเร็จการศึกษาระดับมัธยม ๓ และนี่เจ้าของเรือสินค้าบางลำเป็นพวกพ่อค้าชาวจีน

ศักยภาพทางการทหาร

เรือ ป๑-๗๓ ขนาดเล็กมีข้อจำกัดอยู่ว่าสามารถแล่นได้แต่เพียงในน้ำตื้นๆ ฝั่งและออกทะเลไม่ไกลได้ มีเรือประเภทนี้ทางทะเลอันดามันหลายลำแต่ขี้น้ำมขุดแต่ไปมาระหว่างจังหวัดสตูลกับรัฐปะลิส (สหพันธรัฐมาเลเซีย) เป็นประจำอยู่เสมอ เรือที่ใช้ขวานลากจูงจึงหาได้สลับสามารถอยู่ในทะเลได้เป็นเวลานานหลาย ๆ วัน ส่วนในอ่าวไทยเรือ ป๑-๗๓ ขนาดใหญ่จะสามารถใช้ลำเดียวกันได้ต่าง ๆ ได้ สินค้าบรรทุกอยู่เป็นประจำโดยเปิดเผยแก่ท่าทางแลเห็นแก่ยานพาหนะและสินค้าที่เป็นของหลวง

Bow and Stern Views of C1-T3 Passenger/Cargo Vessel. This Vessel Usually Carries 20 Passengers

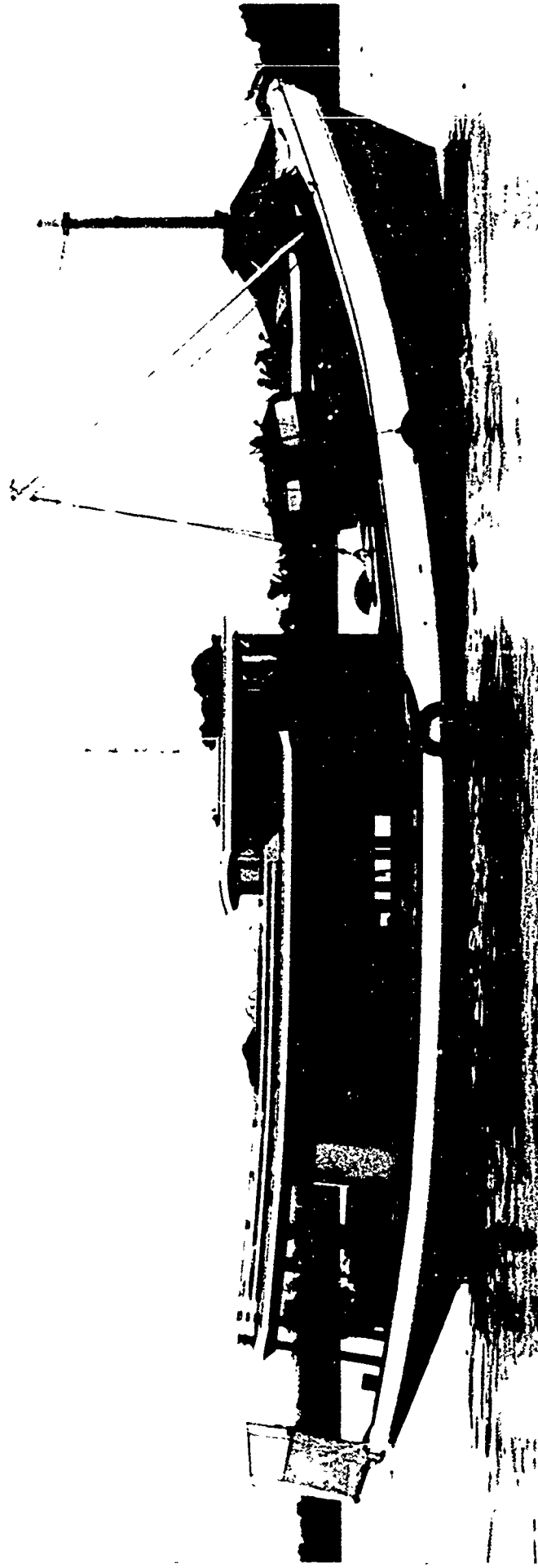
ภาพหัวเรือและท้ายเรือโดยสาร/สินค้า ป๑-๗๓ ตามปกติเรือบรรทุกผู้โดยสารได้ ๒๐ คน



C1-T3

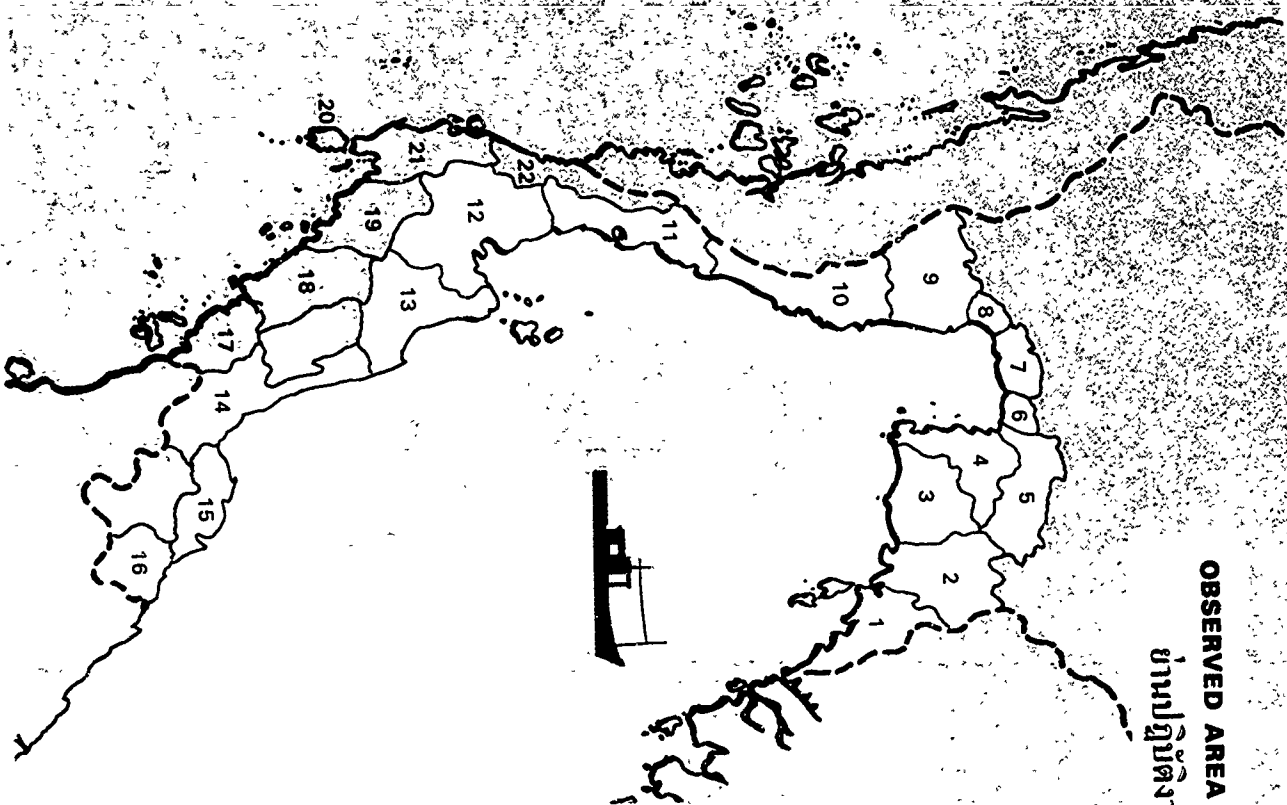
Large C1-T3 Cargo Vessels Are Capable of Carrying Jeeps and Other Military Equipment

เรือสินค้า ป.๑-๕๓ ขนาดใหญ่สามารถบรรทุกจิปและอุปกรณ์ทางทหารได้



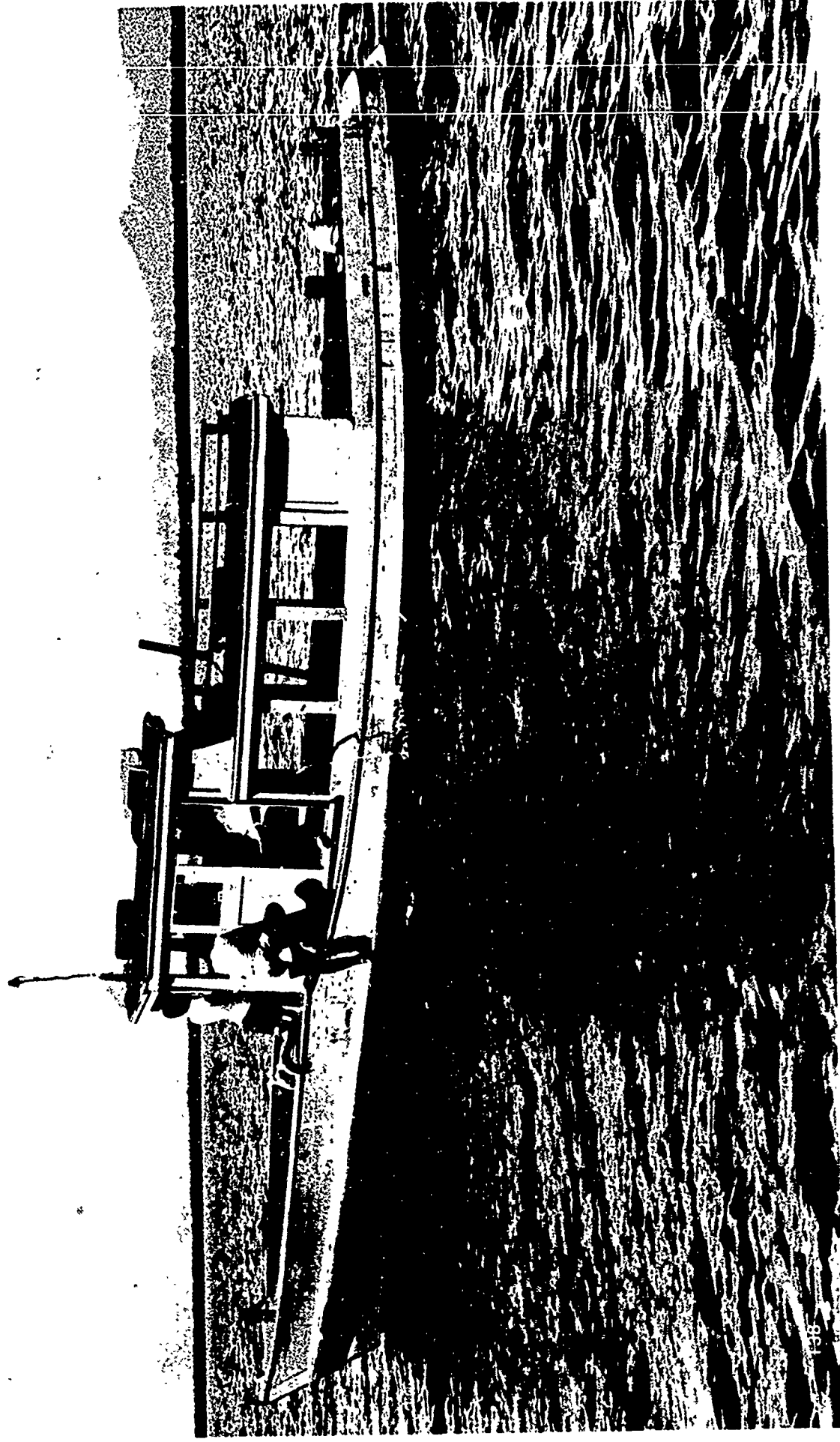
OBSERVED AREA OF OPERATION

ย่านปฏิบัติงานทပ်บน

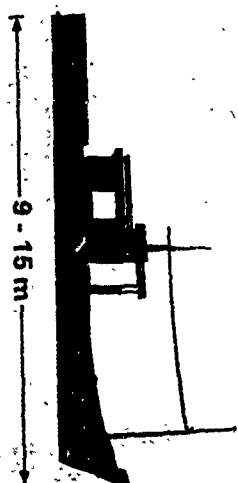
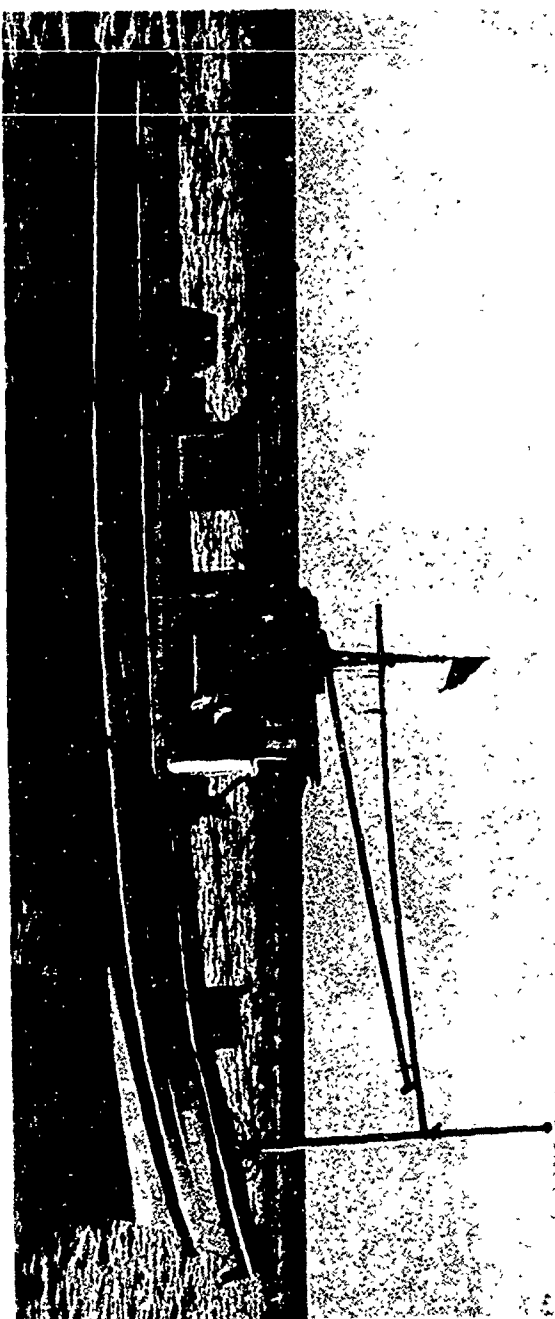


- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C1-T4



C1-T4



C1-T4		TYPE	FISHING/TOW	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
9 - 15 m	1.5 - 3.5 m	2 - 25	1 - 17	1 diesel engine
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY
0.5 - 1.5 m	Gulf		50%	1%
RECOGNITION FEATURES		TYPE OF CATCH / CARGO		
High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing stake. High cabin amidships		Sea shrimp and a wide variety of other fish		

General Information

C1-T4 coastal vessels are scattered throughout the Gulf. Samut Sakhon is the home port of the largest number of these craft, most of which are trawlers of various types operating near the mouth of the Tachin River. Some operate from Samut Prakan and are gone for six months fishing near Ko Samui and Ko Phangan.

The forward section of the cabin is the wheelhouse. The after section houses quarters for the crew and the engine room. The roof provides stowage space. These boats are almost all decked and have one or two square hatches. Some have up to 3 watertight fish-stowage compartments.

ป ๑-๕๔

ใช้งาน

ประมง/ลากอวน

ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด / ก้นเรือ	กินน้ำ	การขับเคลื่อน
๕-๑๕ ม.	๑.๕-๓.๕ ม.	๒-๒๕	๑-๑๗
กินน้ำลึก	ตำแหน่งปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๕-๑.๕ ม.	อ่าวไทย	๕๐%	๑%
ลักษณะประจำตัว	หัวเรือสูง มีรอยต่อขึ้นนอกโป๊ะ	ความกว้างลำตัว	ชนิดตัวขับเคลื่อน / กินน้ำ
หัวเรือสูง มีรอยต่อขึ้นนอกโป๊ะ	มีราโทและถังกลางลำสูง	กึ่งเรือ	และลำบานานูนิด

ข่าวสารทั่วไป

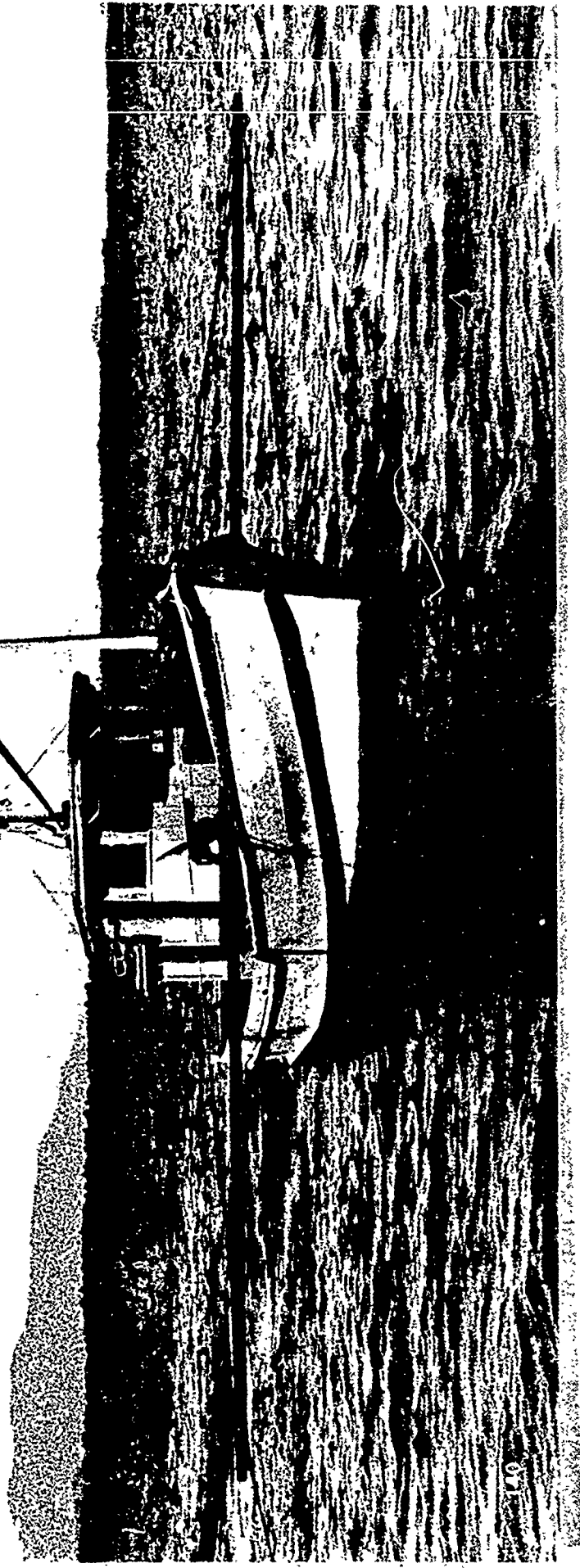
เรือชายฝั่ง ป ๑-๕๔ มีกระจัดกระจายอยู่ทั่วไปในอ่าวไทย ที่อำเภอเมืองสมุทรสาครนั้นเป็นท่าจอดพักเรือประมงชนิดนี้มากที่สุด และเรือส่วนมากทำการประมงด้วยอวนจากชนิดต่างๆ อยู่บริเวณปากแม่น้ำท่าจีน มีบางลำเป็นเรือจากจังหวัดสมุทรปราการไปทำการประมงที่บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา และเกาะพังเป็นเวลานานถึงหกเดือน

เก๋งตอนหน้าเป็นห้องพักอาศัย ส่วนตอนหลังเป็นที่พักอาศัยของลูกประมงเรือ และเป็นที่จอดเรือ ส่วนหลังคาเป็นไม้ที่ขึ้นเป็นทิวโค้ง เรือเหล่านี้มีดาดฟ้าที่ขอบตลอดลำ และมีระวางบรรทุกที่ไม้ไผ่ที่ตรึงไว้เพื่อใช้สำหรับขนถ่ายหรือสอระวาง เรือบางลำก็จะมีระวางบรรทุกปลาซึ่งมีขนาดได้ถึง ๓ ระวาง

C1-T4

C1-T4 Beam Trawler Pulling Nets From Spread Booms

เรือ ป.๑-๕ ที่ใช้อวนลากถ่วงกำลังลากอวนด้วยถ่วงออกไปข้างเรือ



Almost all C1-T4 are registered, and most of them fly the Thai flag.

Propulsion

C1-T4 coastal vessels are powered by 1- to 6-cylinder inboard diesel engines of up to 120 hp. About half have electric starters. Fuel reserves are up to 1,200 liters, but most carry about 200 liters. Spare parts such as packing, injectors, and springs are sometimes carried. A tool box is customary.

Operational Information

Most of the C1-T4 fishing vessels leave home port in the morning and return the evening of the same day. They trawl with up to five nets and bring back a catch of 20 to 40 kg of sea shrimp and miscellaneous fish, usually preserved in ice.

Pair trawlers go out for a week at a time, moving from one fishing area to another, and catch 1,000 to 3,000 kg of a wide variety of fish types daily. The catch is preserved in ice.

Gill netters are day fishers and catch up to 1,000 kg of bonito and Spanish mackerel per day.

Provisions are carried for the round trip, except in the case of trawlers, which are away from home port for 6 months. Food is usually cooked on board, and the supplies carried are supplemented with fresh fish.

Some C1-T4 are employed by an iron-mining company at Tha Sala to tow loaded barges out to a large cargo ship anchored in the Gulf.

การขับเคลื่อน

เรือชายฝั่ง ป.๑-๗๔ ใช้เครื่องยนต์ดีเซลติดกลางลำ ชนิด ๑ ถึง ๖ สูบ ขนถ่ายไม่เกิน ๑๒๐ แรงม้า จำนวนประมาณครึ่งหนึ่งจะเริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า ความจุน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน ๓,๒๐๐ ลิตร แต่ส่วนมากจะอยู่ประมาณ ๒๐๐ ลิตร ส่วนจะใส่ได้เป็นต้นว่า ปะเก็น ตู้ฉนวนน้ำมันเชื้อเพลิง และสปริงเหล่านี้ เรือบางลำก็ไม่มีด้วย ส่วนที่เครื่องยนต์จะยอมทำงานจะขึ้นอยู่กับประจําทุกลำ

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือประมง ป.๑-๗๔ ส่วนมากจะออกจากท่าจอดพักในตอนเช้า และกลับตอนเย็น

วันเดียวกัน เรือเหล่านี้จะใช้เวลาลากไม้เกิน ๕ ปีก ปริมาณที่จับได้ ๒๐ ถึง ๔๐ กก. มีทั้งทะเล และปลานานาชนิดซึ่งมักจะเก็บรักษาด้วยน้ำแข็ง

เรือที่ใช้เวลานลากเรืออู๋ (เรือลากของลำ) ออกไปคราวหนึ่งใช้เวลาหนึ่งถึงสี่ชั่วโมง จะปฏิบัติงานจากย่านประมงแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง สามารถจับปลานานาชนิดได้วันละ ๑,๐๐๐ ถึง ๓,๐๐๐ กก. และเก็บรักษาปลาด้วยน้ำแข็ง

เรือที่ใช้เวลาติดตามเรือออกไปปฏิบัติงานในเวลากลางวัน และจับปลาโอ ปลาอินทรี ได้วันละไม่เกิน ๑,๐๐๐ กก.

เสบียงอาหารก็จะเตรียมไปเฉพาะสำหรับเที่ยวหนึ่งๆ นอกจากเรือที่ใช้เวลานลาก ซึ่งต้องออกไปเป็นเวลานานถึง ๖ เดือน การจัดหาอาหารกระทำกันในเรือโดยใช้เสบียงที่เตรียมไปและปลาที่จับได้

มีเรือ ป.๑-๗๔ บางลำรับจ้างลากกุ้งเรือท่องเที่ยวแบบบรรทุกแร่เหล็กของบริษัทเหมืองแร่ที่อำเภอท่าศาลา จังหวัดนครศรีธรรมราช ไปยังยังเรือสินค้าขนาดใหญ่ซึ่งจอดทอดสมออยู่นอกฝั่งในอ่าวไทย

This C1-T4 Towboat Operates With a 3-Man Crew out of Tha Sala
เรือลากกุ้ง ป.๑-๗๔ ดำเนิน ใช้คนประจำเรือ ๓ คน กำลังแล่นออกจากท่าศาลา



C1-T4



Five Trawl Nets Are Used by This C1-T4 Fisher. The Catch Is Packed in the Hold Forward of the Cabin

เรือประมง ป.๑-๕๔ ลำนี้ ใช้ฉวนลากห้าปาก สัตว์ทะเลจับได้ใส่ไว้ใน
ระวางหน้าถัง

Equipment

Cranes are not common on C1-T4 coastal vessels, but many use a hand-operated winch to bring in the nets. A few have transistor radio receivers, but none has transmitting equipment. Almost all C1-T4 carry magnetic compasses but no other navigational aids. There is usually one metal anchor attached to a cable up to 200 m in length.

Though some of these boats have only one lantern, the majority have 3 electric running lights. A portable floodlight is not unusual. Life jackets are sometimes carried, but floats for the fishing nets or an empty oil drum are also used in an emergency.

Crew

The crew ranges in number from 1 to 7 but usually numbers 5. Some of the crew may have had up to 7 years of education.

Military Potential

Basically the C1-T4 has the military potential of the C1-T1: enclosed hull, large cabin, and found throughout the Gulf. However, they are among the smaller and slower of the Class 1 boats, and only a few go any distance from shore.

เครื่องอุปกรณ์

เรือชายฝั่ง ป๑-๗๔ ไม่ค่อยมีกัมมันตภาพของ แต่ก็อยู่หลายลำที่ใช้กัมมันตภาพออกอวน เรือเพียงไม่กี่ลำที่กัมมันตภาพของเรือแต่ไม่มีเครื่องส่ง เรือ ป๑-๗๔ เกือบทุกลำมีเข็มทิศ แต่ไม่มีอุปกรณ์การเดินเรือชนิดอื่น ๆ และมักใช้สมอลโลหะหนักตัวสายสมอลยาวไม่เกิน ๒๐๐ ม.

เรือส่วนมากมีไฟเรือเดินที่ไฟฟ้า ๓ ดวง แต่บางลำก็มีเพียงโคมไฟดวงเดียว โคมไฟชนิดหัวได้ใช้กันอยู่โดยทั่วไป สำหรับเรือชายฝั่งลำที่มีไฟด้วย ถ้าพบในการเดินเรือก็จะใช้ไฟในลักษณะของอวนหรือถึงนั้นมันแปลว่า

คนประจำเรือ

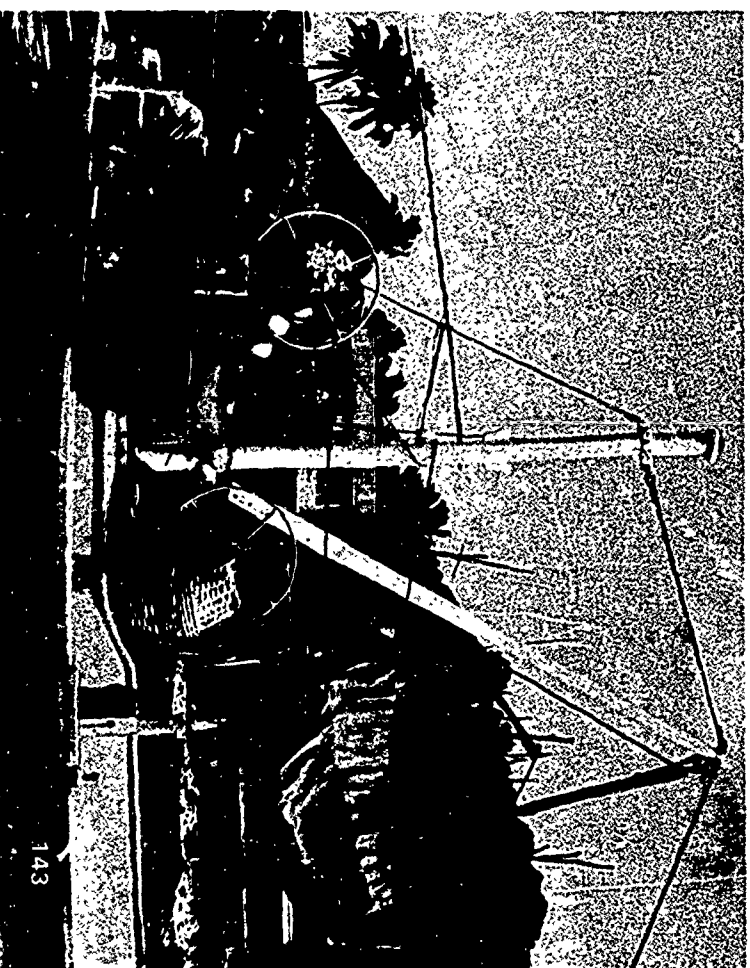
จำนวนคนประจำเรือมีตั้งแต่ ๑ ถึง ๗ คน แต่โดยปกติจะมี ๕ คน และบางกอนมีการศึกษาอย่างสูงไม่เกินชั้นประถมศึกษาปีที่ ๗

ศักยภาพทางการ

เรือ ป๑-๗๔ มีศักยภาพทางการโดยทั่วไป เช่นเดียวกับเรือ ป๑-๗๑ ตัวเรือมีคาบที่ปัด เก่งกว้างใหญ่ และพบเห็นได้ทั่วไปในอ่าวไทย อย่างไรก็ตามเรือเหล่านี้ถือว่าเป็นเรือขนาดเล็ก และมีความเร็วต่ำกว่าบรรดาเรือในประเภทที่ ๑ ด้วยกัน และมีอยู่เพียงไม่กี่ลำที่อาจสามารถออกห่างฝั่งได้ในระยะไกล ๆ

Otterboards Stowed Aft on C1-T4 Trawler. Catch of Sea Shrimp in Baskets on Deck Ready for Offloading

เรืออวนลาก ป๑-๗๔ เก็บแผ่นตะเข้ไว้ท้ายเรือ ถังทอรับได้ไว้ในหัวบนคาบท้ายพร้อมที่จะขนขึ้นจากเรือ



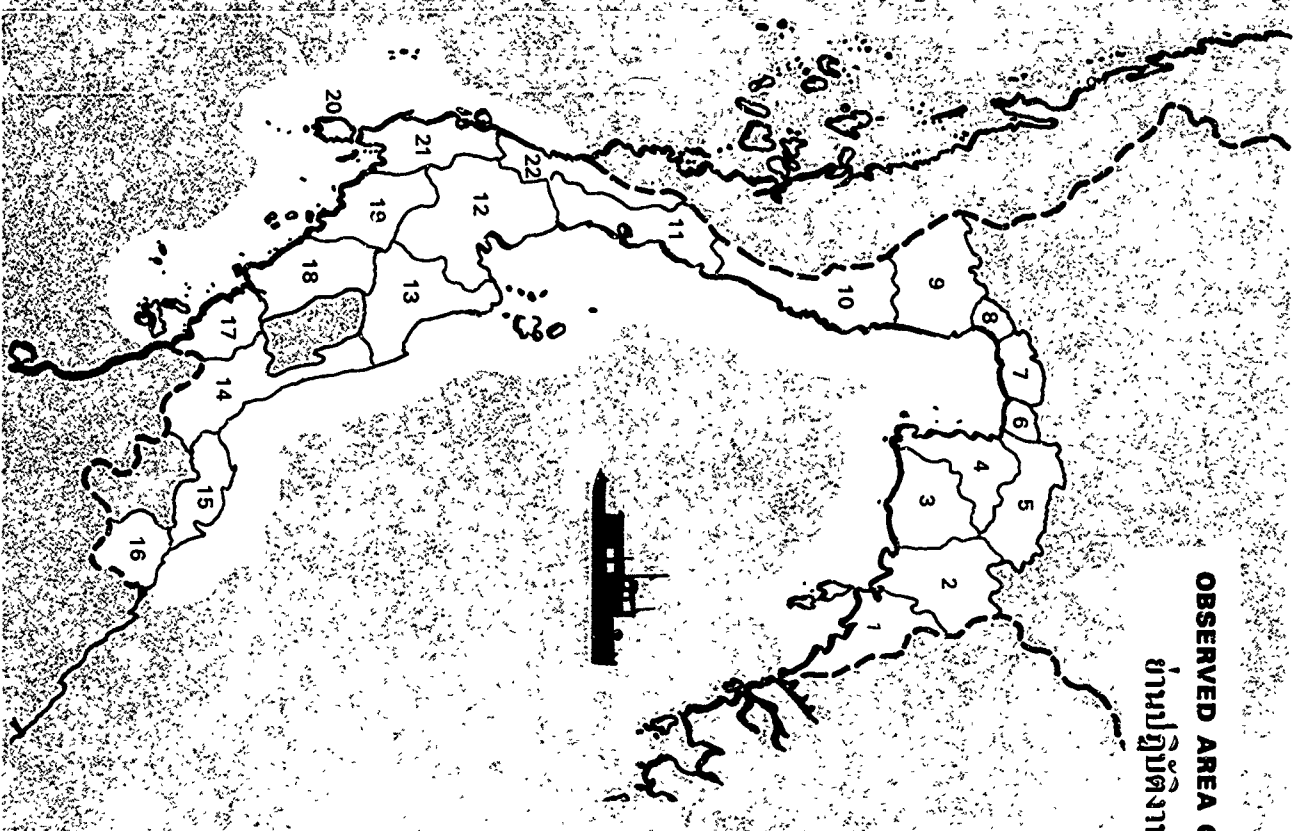
C1-T4

This C1 - T4 Joins With a Sister Ship in Pair Trawling

เรือ ป๑-ช๔ ลำใหม่เป็นเรืออวนลากเรือคู่ร่วมกับเรืออีกลำหนึ่ง

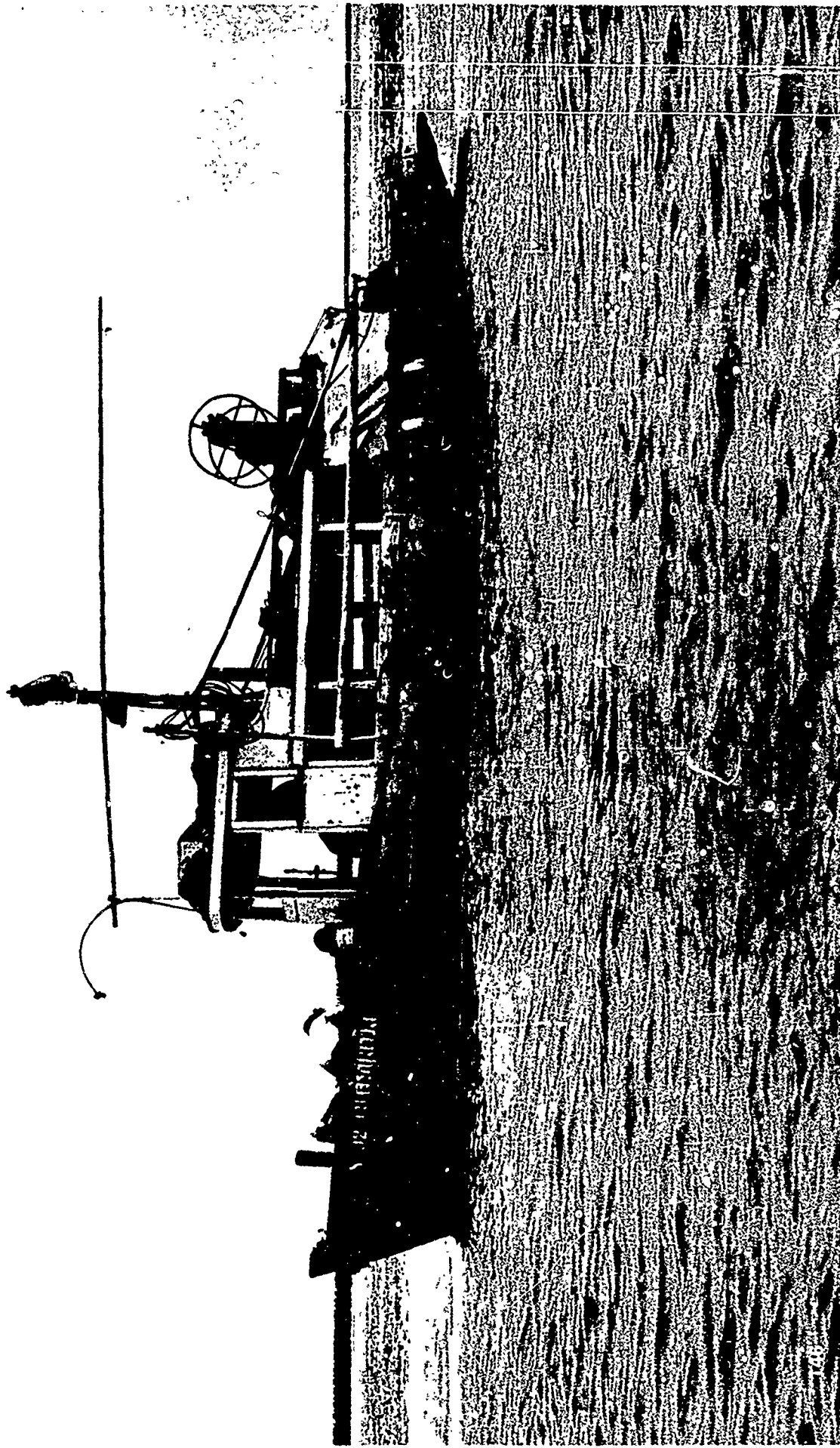


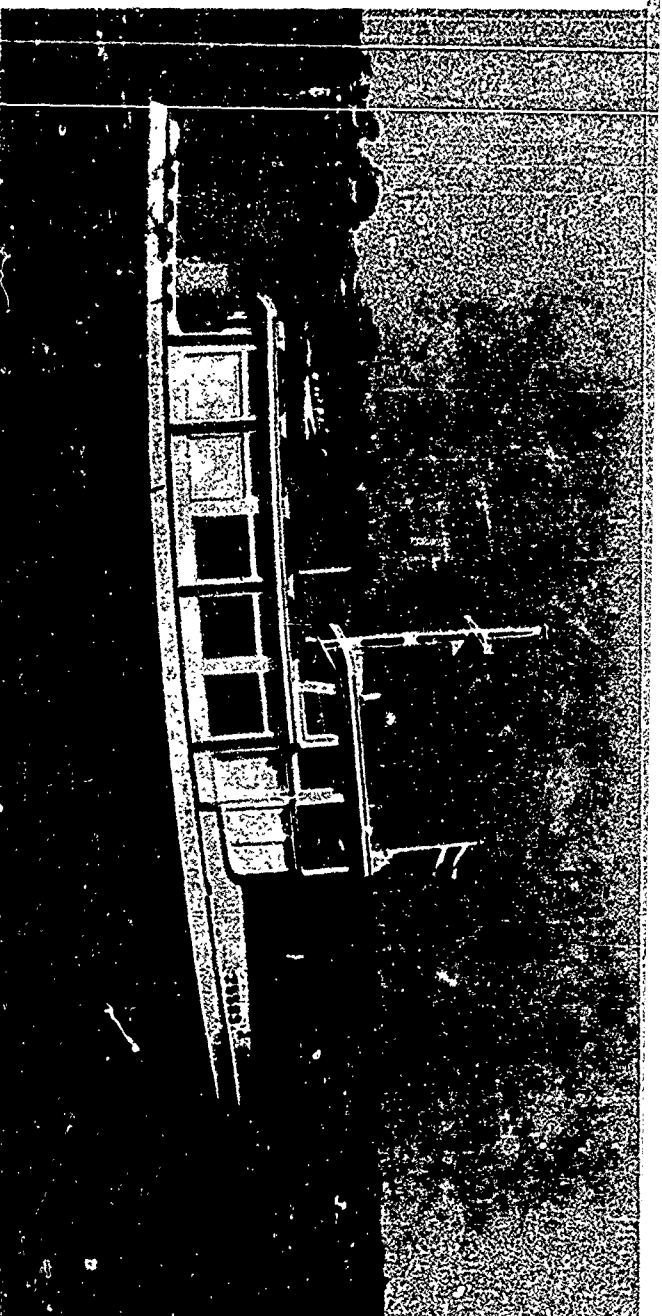
OBSERVED AREA OF OPERATION ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น



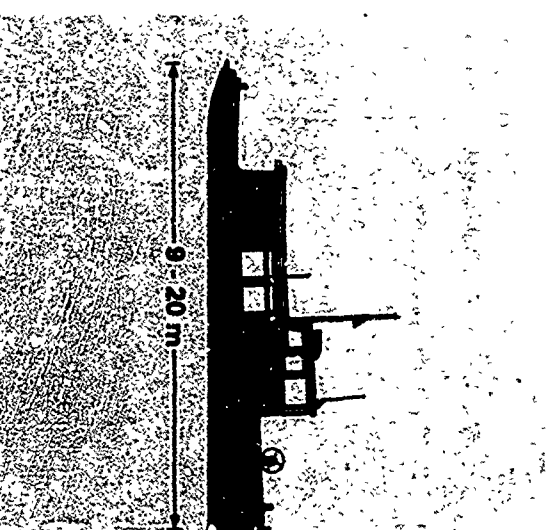
- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chantia Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phraachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C1-T6





GT-6



C1-T6			TYPE		ALL-PURPOSE	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION		
9 - 20 m	2 - 4 m	2 - 21	1 - 14	1 diesel engine		
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY		TYPE FREQUENCY	
0.6 - 1.4 m	Gulf and Andaman Sea		50%		2%	
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO			
High bow, low overhanging stern. Straight, extended stern. Rubbing strake. Long cabin amidships				Varied		

General Information

C1-T6 vessels carry two varieties of long cabins amidships. On those boats carrying passengers and cargo the cabin is usually a one-deck, single compartment with open sides. In inclement weather canvas is used to enclose the area. The Department of State Railways operates C1-T6 boats at Samut Songkhram with the engine amidships in the cabins, thus dividing the passenger area into two compartments.

Those boats which are primarily towboats usually carry a cabin in which the section forward is higher than the after sector. In the case of trawlers, hand-operated reels for bringing in the nets frequently are mounted on the bow or on the cabin top. Most of the trawlers are found in the upper part of the Gulf. The C1-T6 in the Andaman Sea are all open-cabin passenger boats. The

[illegible]

ພາບສາວໂພ

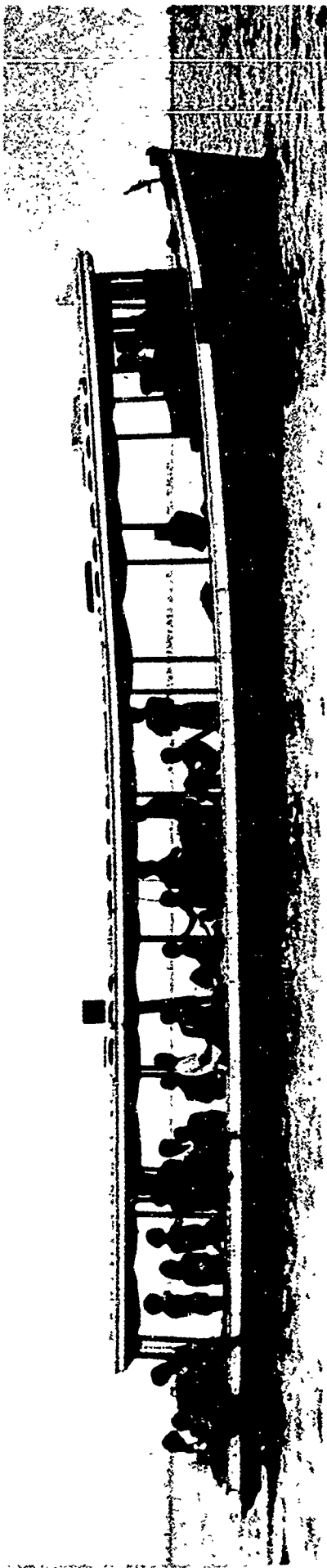
เรือ ป๑-๗๖ มีทั้งชาวกลาฉำฉำต่างถิ่นอยู่สองแบบคือ แบบหนึ่งเป็นเรือบรรทุกสินค้าและผู้โดยสารตามปกติถ้ามีกลุ่มคนชาติเผ่าอาศัยกัน และทำเป็นห้องเดี่ยว ช่าง ๆ ไปดำนข้าวไปจับช้างมาพอยังกันแดดและฝน ส่วนเรือขององค์กรทำให้ทั้งจังหวัดสมุทรสงครามซึ่งเป็นเรือร่วมทั้งแบบเดียวกันนี้ ภายในทางมีเครื่องขุดตักสิ่งแปลกปลอมที่ถ้าเรือแบ่งออกเป็นสองตอนคือ ตอนหัวเรือ และตอนท้ายเรือ

เราให้มันเป็นเรอจากถุงกับถังตอนหัวสูงๆตอนท้าย ถ้าหัวรับเรอที่ใช้เวลานากมากก็จะใช้ร่นเชือกหรือลวดกับมวนด้วยมอสาวอวามารเรอ ร่นเชือกหรือลวดนั้นจะติดไว้หัวเรอหรือบนหลังลากั่ง เรอที่ใช้หัวเวลานากจะเพนเห็นได้ในบริเวณนี้ชื่อว่าท้าย ส่วนเรอ ๑๒-๑๖ ทางทะเลนั้นล้วนเป็นเรอโดยสารถกับกังเบ้หรือกังหัน ส่วนมากจะใช้รับตั้ง

C1-T6

1. Most C1 - T6 Passenger Vessels Have Long Open Cabins
2. Trawler With Two-Section Cabin Typical of C1-T6 Trawlers and Towboats

๑. เรือโดยสาร ป ๑-ช ๖ ส่วนมากมีห้องยาวเปิดข้าง
๒. เรืออวนลากมีห้องสองตอนเหมือนกับเรือ ป ๑-ช ๖ ทั่วๆ ไปที่ใช้เป็นทั้งเรืออวนลากและเรือลากอวน



C1-T6

majority carry passengers in the Kantang and Satul areas. On some no seats are provided, and the passengers sit on the gunwale or deck.

One of these boats is reported to have been converted from a river steamboat. The fishing boats have up to 3 hatches.

C1-T6 are almost always registered. The majority fly the Thai flag.

Propulsion

The C1-T6 coastal vessels are powered by 1- to 6-cylinder diesel engines having up to 120 hp. The majority are started either manually or electrically—however, air-pressure starters are also used. Between 60 and 200 liters of fuel are usually carried, but this amount may run as high as 800 liters.

A few of these craft carry spare pistons and packing. Emergency gear is usually limited to tools.

ผู้โดยสารอยู่ระหว่างอำเภอกันตัง (จังหวัดตรัง) กับจังหวัดสตูล เรือบางลำไม่มีที่นั่ง ผู้โดยสารต้องนั่งบนกราบเรือหรือบนพื้นดาดฟ้า

เก่าที่ทราบเรือเหล่านี้มีอยู่ลำหนึ่งได้ตัดแปลงมาจากเรือกลไฟที่ใช้ในแม่น้ำ เรือทำการประมงจะมีฝาปิดระหว่างบรรทุกไม่เกิน ๓ ฝ่า

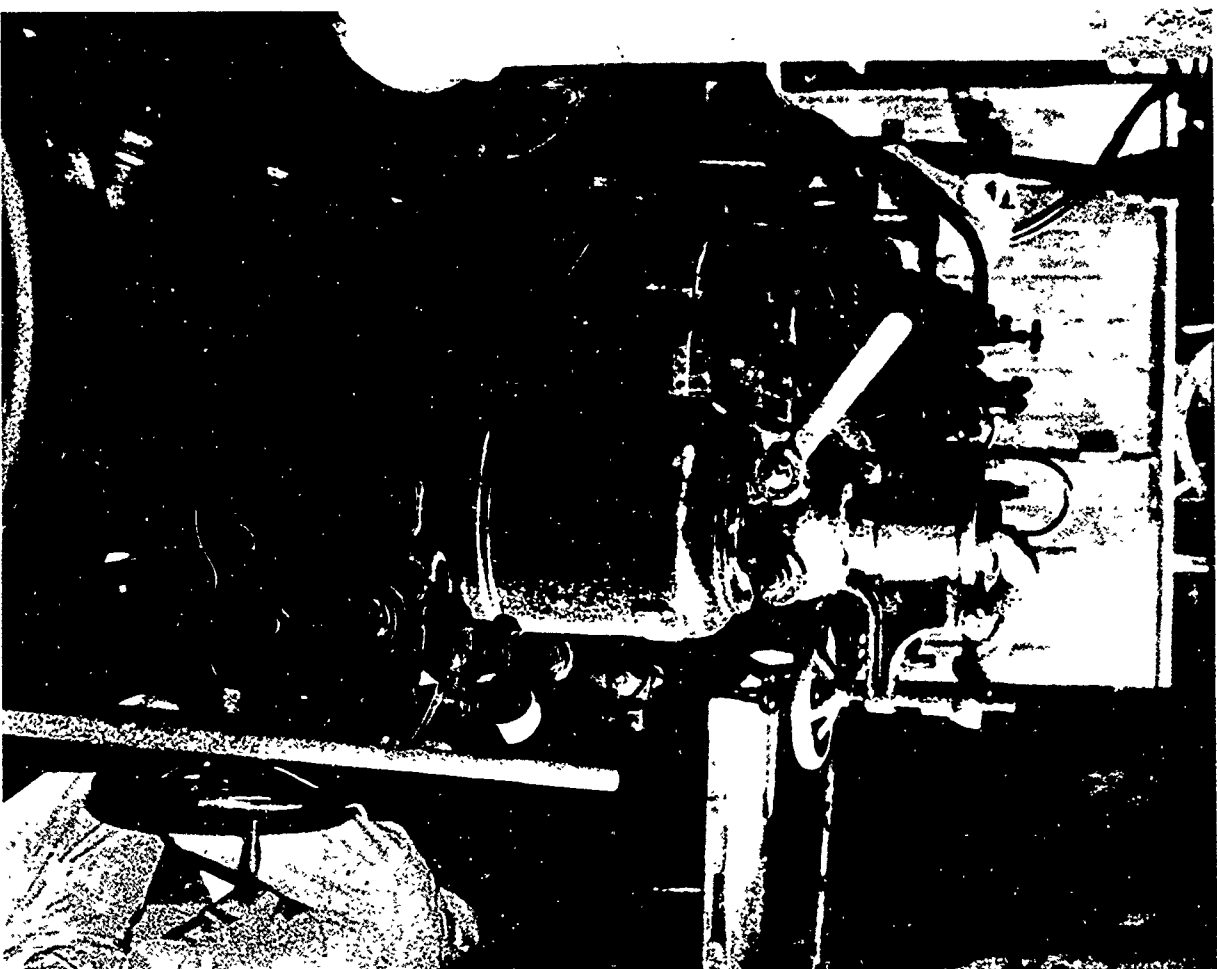
เรือ ๒๑-๒๖ เกือบทุกลำได้จดทะเบียนแล้ว และเรือส่วนมากจะชักธงไทย

การขับเคลื่อน

เรือชายฝั่ง ๒๑-๒๖ ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ชนิด ๑ ถึง ๖ สูบ ขนาดไม่เกิน ๑๒๐ แรงม้า โดยมากเริ่มต้นเครื่องด้วยมือหรือไฟฟ้า แต่ที่ใช้เริ่มต้นเครื่องยนต์ด้วยถ่านอัดก็มี น้ำมันเชื้อเพลิงที่นำไปก็ตั้งแต่ ๖๐ ถึง ๒๐๐ ลิตร แต่อย่างมากที่สุดถึง ๘๐๐ ลิตรก็มี

เรือเหล่านี้เพียงไม่กี่ลำที่มีลูกสูบและปะเก็นอะไหล่ติดไปด้วย เครื่องมือซ่อมทำในคราวฉุกเฉินก็มีบ้างไม่มากนัก

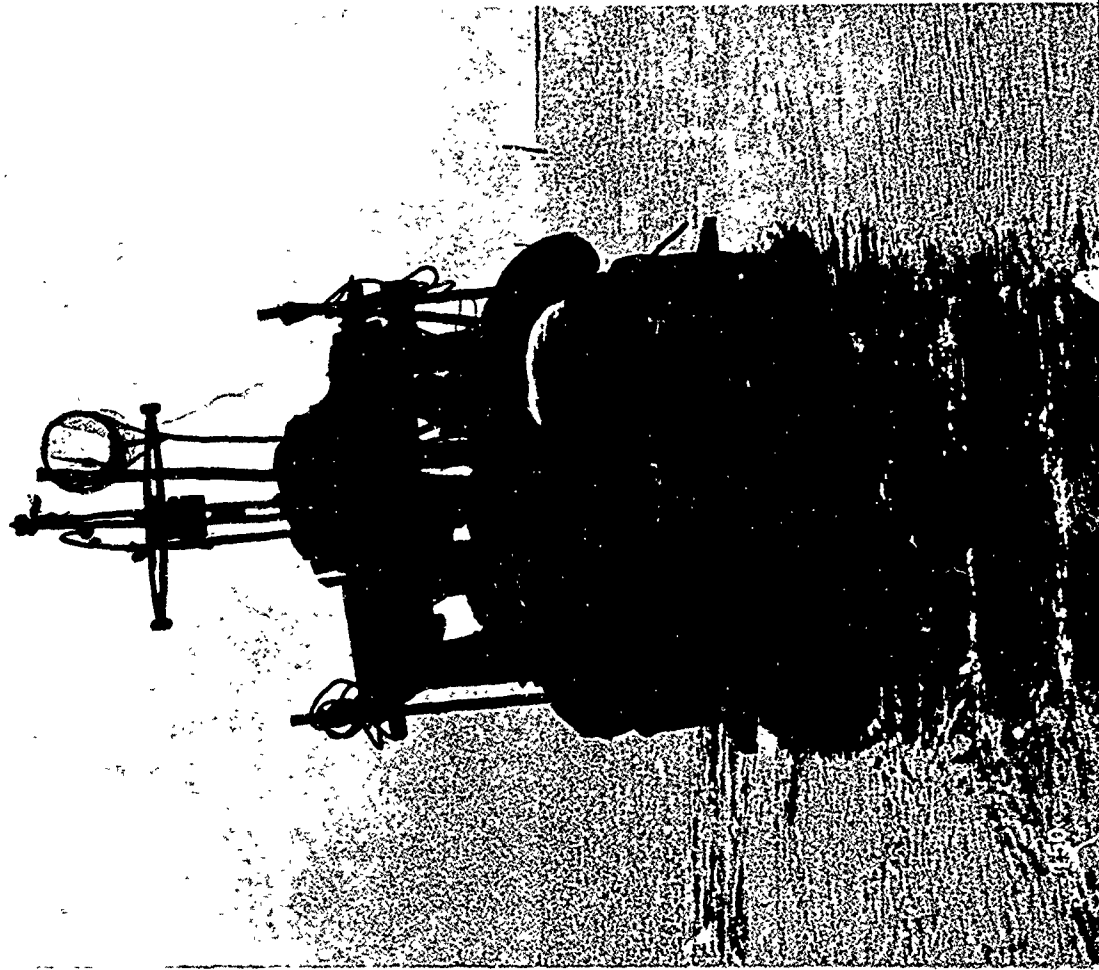
This Old Gardner 40-Hp 3-Cylinder Diesel Supplies Power for 13-M Trawler
เครื่องยนต์ดีเซล ยี่ห้อการ์ตเนอร์แบบเก่า ชนิด ๓ สูบ ขนาด ๔๐ แรงม้า ใช้กับเรืออวนลากที่ความยาว ๑๓ เมตร



C1-T6

C1-T6 Trawler Returns to Port. Crew Is Preparing Catch for Offloading

เรืออวนลาก ป.๑-๗๖ แล่นกลับเขากำ กนประจําเรือกำลังเตรียมขนถ่ายปลา



Operational Information

C1-T6 fishing craft are mainly from the Samut Songkram—Samut Sakhon area and trawl the waters of the upper Gulf. They usually leave home port in the morning and return in the evening 2 to 7 days later. Provisions are carried for the entire trip. Some boats may be gone from home port for 30 days each trip, but in these cases provisions are carried for only a few days and are picked up along the route. Frequently the C1-T6 engage in pair trawling. The catch includes red snapper, bonito, hairtail, ponyfish, Spanish mackerel, ray, chub mackerel, sea shrimp, tongue sole, and swimming crab, usually in amounts between 100 and 200 kg per day. The catch is preserved in ice.

Passenger boats carry from 12 to 154 passengers. The larger boats include the Royal Railways ferryboats operating at Samut Sakhon. Some C1-T6 passenger vessels make trips to neighboring villages requiring from 3 hours to a full day to complete. The run from Surat to Ka Nom is an overnight trip. These larger coastal passenger vessels often anchor some distance out from a village, and passengers are lightered to shore. No holds are present on these passenger boats.

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือประมง ป.๑-๗๖ ส่วนใหญ่มาจากบริเวณจังหวัดสมุทรสงคราม สมุทรสาคร และทำการประมงด้วยอวนลากอยู่ในน่านน้ำบริเวณที่อ่าวไทย ตามปกติมักออกทำการล่าสัตว์ในตอนเช้า อยู่ในทะเลเป็นเวลา ๒ ถึง ๓ วัน และกลับในตอนเย็น มีเสบียงอาหารไปทอดตลอดเวลาทั้งเที่ยวไปและกลับ เรือบางลำอาจต้องออกจากท่าจอดพักไปเที่ยวหนึ่งวันเป็นเวลานานถึง ๓๐ วัน แต่จะนำเสบียงอาหารไปเพียงสองสามวัน นอกนั้นจะหาอาหารตามทาง เรือ ป.๑-๗๖ มักใช้อวนลากเรือคู่ สัตว์ทะเลที่จับได้มี ปลากระพงแดง ปลาโอ ปลาตาบเงิน ปลาน้ำเงิน ปลาอินทรี ปลากระเบน ปลาหู กุ้ง ปลาลิ้นหมา และปูม้า ปริมาณที่จับได้วันละ ๑๐๐ ถึง ๒๐๐ กก. เก็บรักษาด้วยการแช่น้ำแข็ง

ถ้าเรือโดยสารจะบรรทุกผู้โดยสารได้ตั้งแต่ ๑๒ ถึง ๑๕๔ คน เรือขนาดใหญ่ได้แก่เรือรับส่งผู้โดยสารข้ามทะเลขององค์การรถไฟ ซึ่งใช้คู่กันที่จังหวัดสมุทรสาคร เรือโดยสาร ป.๑-๗๖ บางลำที่เดินรับส่งผู้โดยสารไปตามหมู่บ้านใกล้ที่เขากำจะใช้เวลาเที่ยวละ ๓ ชั่วโมง ถึงหนึ่งวันเต็ม เรือที่เดินจากจังหวัดสุราษฎร์ธานีไปอำเภอขนอม (จังหวัดนครศรีธรรมราช) จะต้องกักกันในเรือ เรือโดยสารชายฝั่งขนาดใหญ่เหล่านี้มักจะทอดสมอนอก

C1-T6

C1-T6 towboats take nonmotorized fishing boats out to work in shallow, bamboo-stake traps, haul barges of salt, and transport wood to charcoal plants. Most of these vessels have a maximum speed of about 6 kt. Towboats are somewhat slower.

Equipment

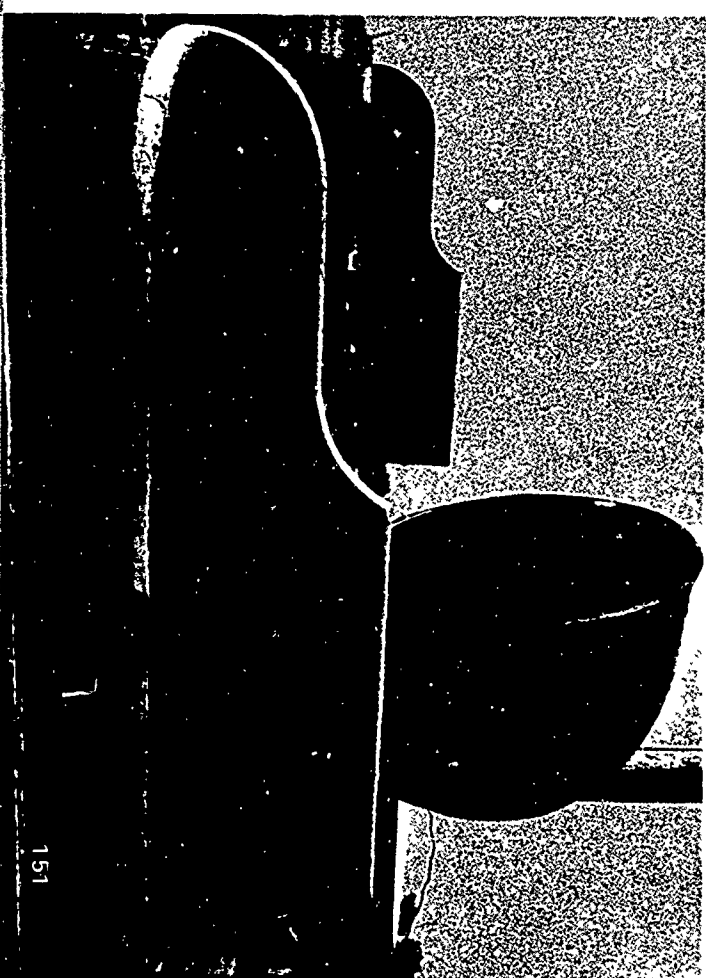
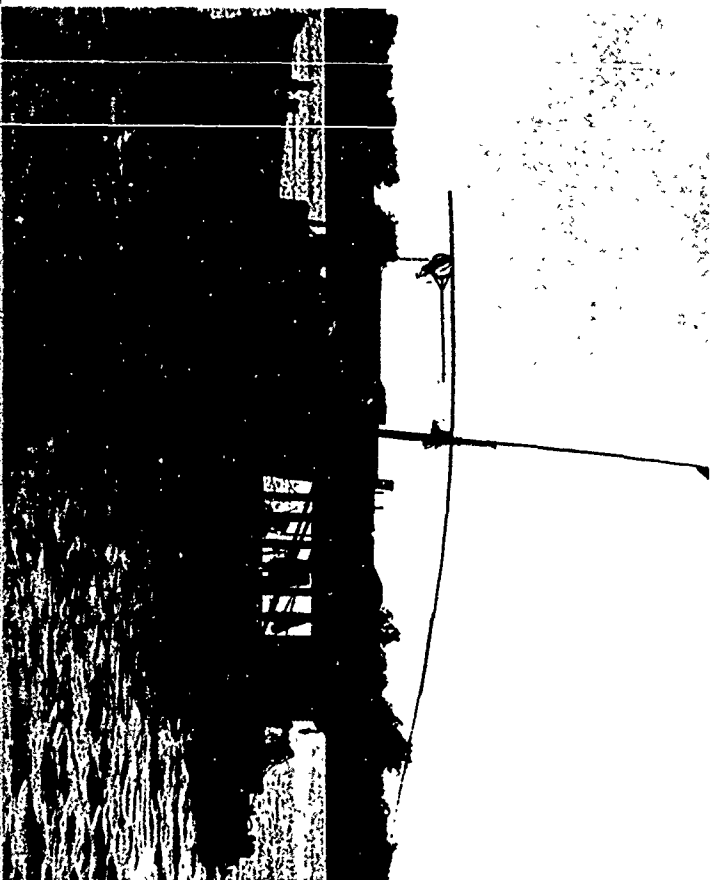
C1-T6 trawlers sometimes have hand-operated reels mounted at the bow or atop the cabin for bringing in the nets. A few carry radio receivers, and almost all are equipped with compasses. The majority of the trawlers carry life jackets for the crew.

1. Otterboard Trawler Returns to Port in Evening After All-Day Fishing Trip. 2. Lights Are Mounted Atop Cabin of C1-T6
๑. เรืออวนลากแบบแผ่นตะเฒ่า กลับเข้าท่าในตอนเย็นหลังจากที่ปฏิบัติงานมาแฉ่วตลอดทั้งวัน ๒. ไฟเรือเดินของเรือ ป๑-ช๖ ติดไว้บนหลังคาแท่ง

ฝั่งห่างจากหน้าบ้าน แล้วใช้เรือเล็กลำเลียงผู้โดยสารขึ้นฝั่งอีกทอดหนึ่ง เรือโดยสารจะไม่แวะรับบรรทุกเลย
เรือลากทุ่ง ป๑-ช๖ จะใช้ลากทุ่งเรือประมาณ ๓-๔ ไมล์เครื่องยนต์ออก ไปปฏิบัติงานตามปะนาศน์ ลากเรือบรรทุกเกลือ และเรือบรรทุกไม้ไปส่งยังโรงงานเผาถ่าน
เรือเหล่านี้ส่วนมากมีความเร็วสูงสุดประมาณ ๖ นอต เรือลากทุ่งมีความเร็วช้ากว่าเล็กน้อย
เรืออวนลาก ป๑-ช๖ บางลำมีร่มชูชีพติดไว้ท้ายเรือ หรือบนหลังคาแท่งเพื่อใช้ดึงอวนขึ้นเรือ เรือเกือบทุกลำมีเข็มทิศใช้ แต่ไม่เครื่องรับวิทยุอยู่เพียงไม่กี่ลำ และเรือส่วนมากทำให้อวนลากจะมีเสียงดังสำหรับคนประจำเรือทุกคน
เรือโดยสาร ไม่มีการรับวิทยุ อุปกรณ์การเดินเรือ หรือเครื่องช่วยชีวิตแต่อย่างใดทั้งสิ้น
เรืออวนลากจะใช้สัญญาณหรือธงบอกชื่อ เรือ ป๑-ช๖ ส่วนมากใช้ธงมอโคหะตัวเดียว

เรืออวนลาก

เรืออวนลาก ป๑-ช๖ บางลำมีร่มชูชีพติดไว้ท้ายเรือ หรือบนหลังคาแท่งเพื่อใช้ดึงอวนขึ้นเรือ เรือเกือบทุกลำมีเข็มทิศใช้ แต่ไม่เครื่องรับวิทยุอยู่เพียงไม่กี่ลำ และเรือส่วนมากทำให้อวนลากจะมีเสียงดังสำหรับคนประจำเรือทุกคน
เรือโดยสาร ไม่มีการรับวิทยุ อุปกรณ์การเดินเรือ หรือเครื่องช่วยชีวิตแต่อย่างใดทั้งสิ้น
เรืออวนลากจะใช้สัญญาณหรือธงบอกชื่อ เรือ ป๑-ช๖ ส่วนมากใช้ธงมอโคหะตัวเดียว



C1-T6

Passenger boats do not carry radio, navigation, or safety equipment.

Pumps are either of the hand-operated or centrifugal type. Most C1-T6 have a single metal anchor.

The C1-T6 in the Andaman Sea usually carry from 1 to 3 lanterns. Those in the Gulf are more likely to carry standard running lights. Floodlights are common on C1-T6 in the Gulf and frequently are mounted on the cabin.

Crew

Crews of C1-T6 range from 1 to 7. The normal passenger crew is 3, and the fishing boats usually carry 5. The background of the crews varies with the area of operation. Crews near the Malaysian border are bilingual Thais.

Military Potential

Most C1-T6 are confined to waters close to shore and have inadequate space for large amounts of contraband. The open passenger cabins would not be good for transporting personnel or equipment in secret.

Passenger/Cargo Vessels Like This 19-M C1-T6 Can Carry 120 Passengers and Large Quantities of Equipment

สำหรับเรือ ป๑-๗ ทางทะเลอันดามันตามปกติก็มีคอมรว ๑ ถึง ๓ ดวงเพื่อใช้เป็นไฟเรือเดิน ส่วนเรือในอ่าวไทยนั้นจะมีไฟเรือเดินแบบมาตรฐานและมีโคมฉายใช้กันโดยทั่วไป ซึ่งมักจะติดไว้บนหลังคาถัง

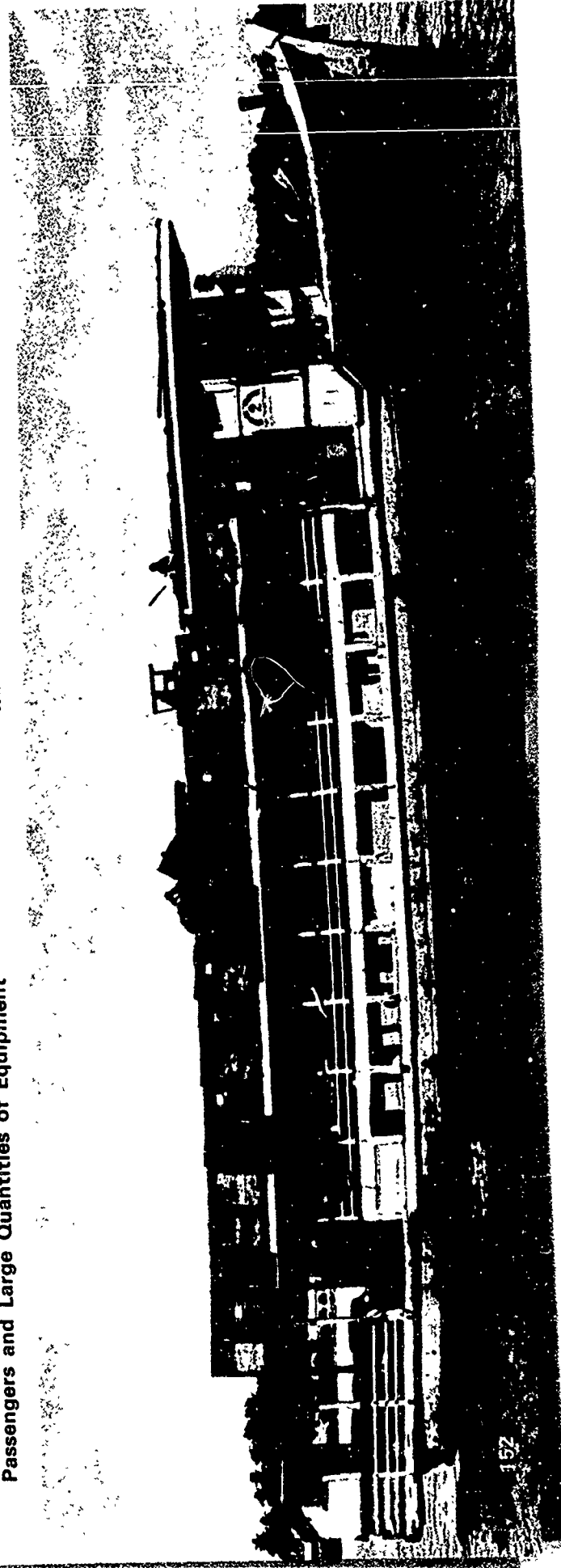
คนประจำเรือ

คนประจำเรือ ป๑-๗ มีตั้งแต่ ๑ ถึง ๗ คน สำหรับเรือโดยสารตามปกติจะมีคนประจำเรือ ๓ คน และเรือประมงมักมี ๕ คน คนประจำเรือเหล่านี้มีความรู้ไม่เหมือนกัน ทั้งขึ้นอยู่กับปฏิบัติงานของเรือ คนประจำเรือที่ปฏิบัติงานอยู่ใกล้ชายแดนสหพัมร์มาเลเซีย จะเป็นคนไทยที่สามารถพูดได้สองภาษา

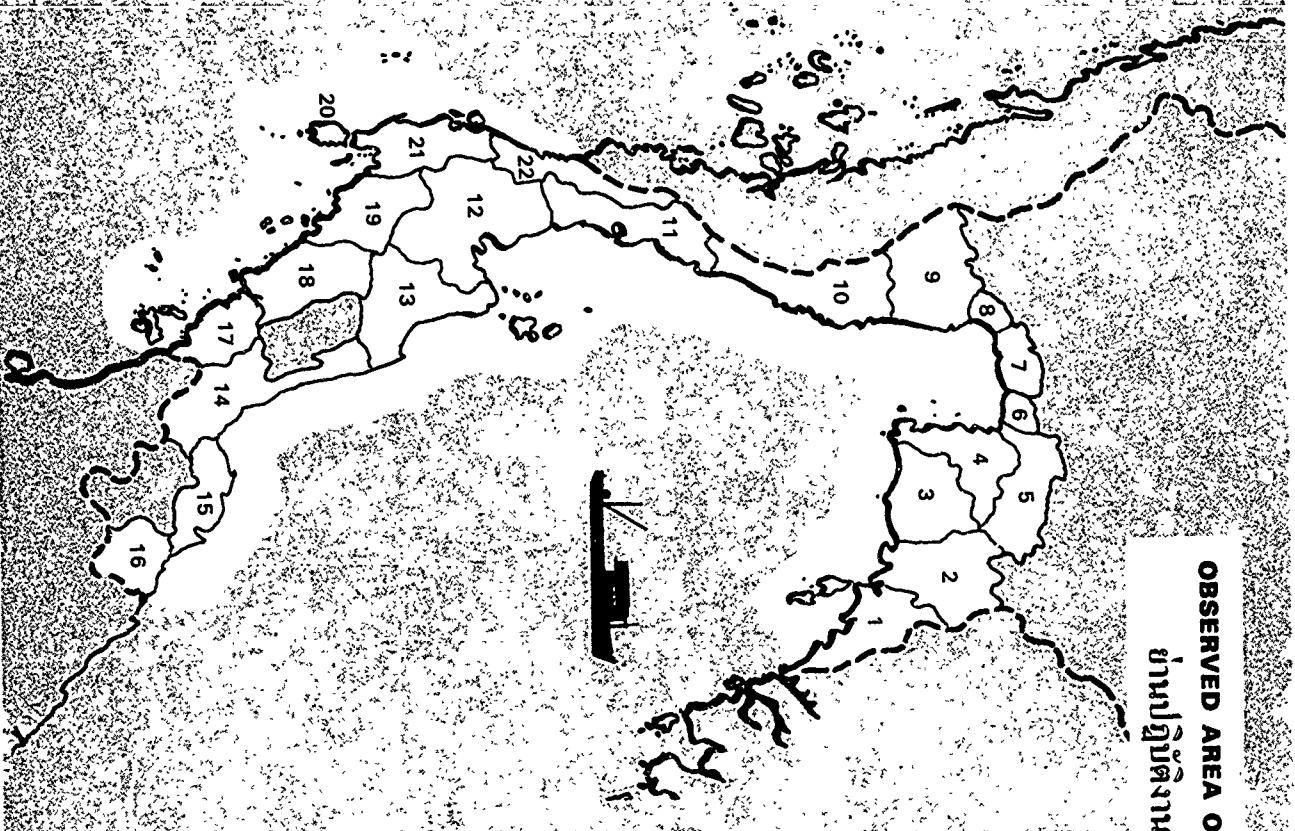
ศักยภาพทางการ

เรือ ป๑-๗ ส่วนมากจะมีขอบเขตการปฏิบัติงานจำกัดแต่เพียงใน ๓ ไมล์ใกล้ ๆฝั่ง และไม่สามารถใช้บรรทุกสิ่งของต้องห้ามจำนวนมาก ๆ ได้ ภายในถังพัสดุของผู้โดยสารที่เปิดข้างล่าง ก็ไม่เหมาะที่จะใช้ในการถ้ำแสงกำลังพลตลอดจนเครื่องอุปกรณ์ที่เป็นความลับได้

เรือโดยสาร/สินค้า ป๑-๗ ยาว ๑๙ เมตร บรรทุกผู้โดยสารได้ ๑๒๐ คน และสินค้าอีกเป็นจำนวนมาก



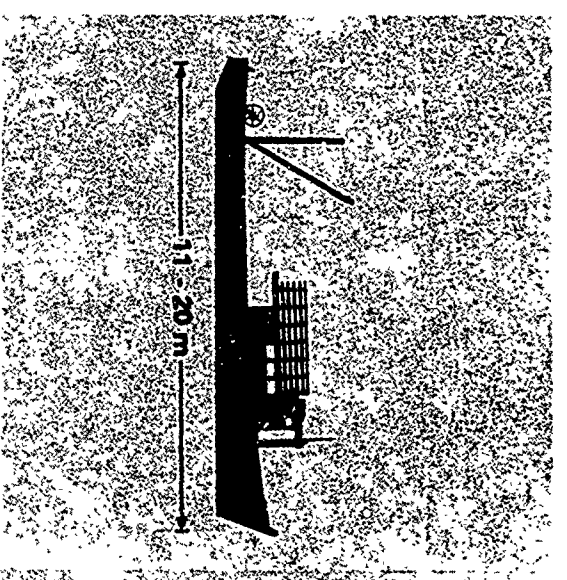
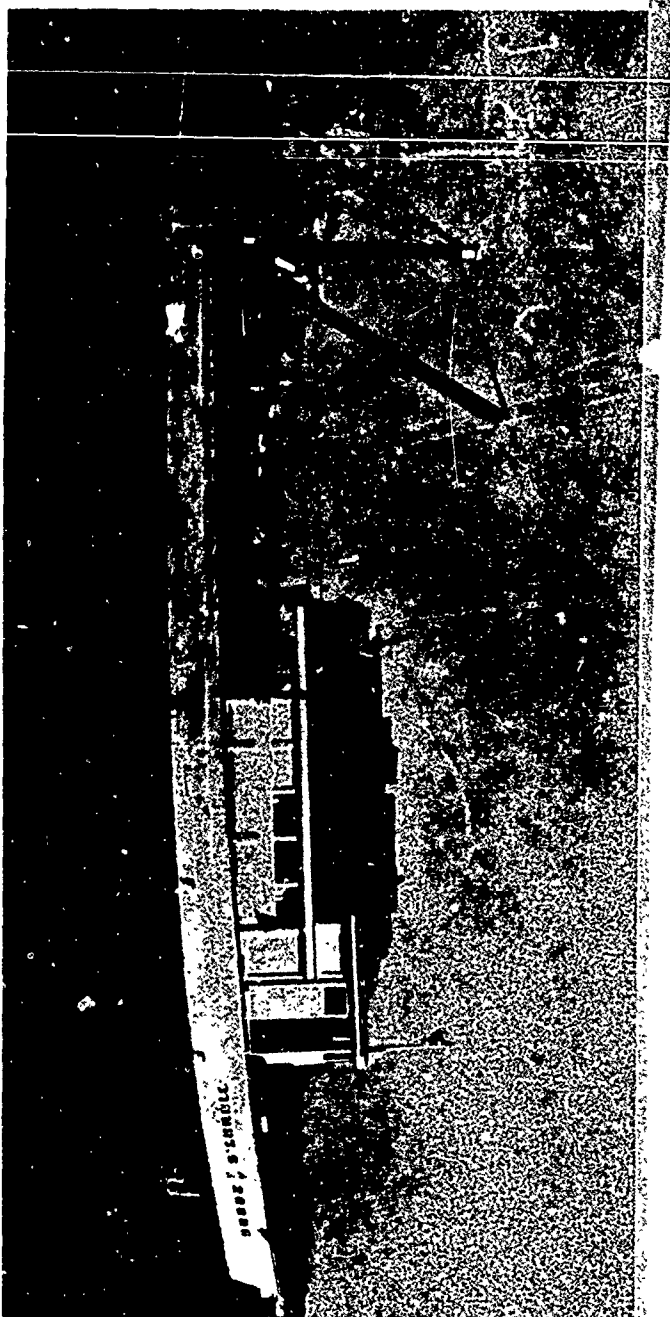
OBSERVED AREA OF OPERATION ย่านปฏิบัติงานทပ်บน



- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C1-T7





CI-T7

C1-T7		TYPE		FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
11 - 20 m	3 - 5 m	8 - 45	5 - 31	1 diesel engine	
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY		
0.9 - 2.3 m	Gulf and Andaman Sea	50%	1%		
RECOGNITION FEATURES		TYPE OF CATCH / CARGO			
High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing strake. High cabin forward		Varied			

General Information

The CI-T7 is a trawler. It uses either a single trawl net or works with another boat in pair trawling. These boats are being built today specifically for the larger trawling operations which are growing in popularity, but as yet they are not numerous. The high cabin consists of helmsman's controls forward and a two- or three-deck section aft. The living quarters for the crew are comfortable enough for the long trip which most of these boats make. A few have such luxuries as bunk beds.

These boats have covered holds with up to 9 fish-stowage compartments. The crane, usually located well aft, is a prominent part of the superstructure of most CI-T7.

ป๑-๗๗		ใช้งาน		ประมาณ	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินน้ำ	การขับเคลื่อน		
๑๑-๒๐ ม.	๓-๕ ม.	๘-๔๕	๕-๓๑	สปีด ๑ เครื่อง	
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้		
๐.๕-๒.๓ ม.	อ่าวไทยและทะเลอันดามัน	๕๐%	๑%		
ลักษณะจากลำ	ลักษณะจากลำ	ชนิดตัวขับเคลื่อน	ชนิดตัวขับเคลื่อน		
หัวเรือสูง	ท้ายเรือต่ำ	พบเรือชนิดนี้	พบเรือชนิดนี้		
พบเรือชนิดนี้	พบเรือชนิดนี้	พบเรือชนิดนี้	พบเรือชนิดนี้		

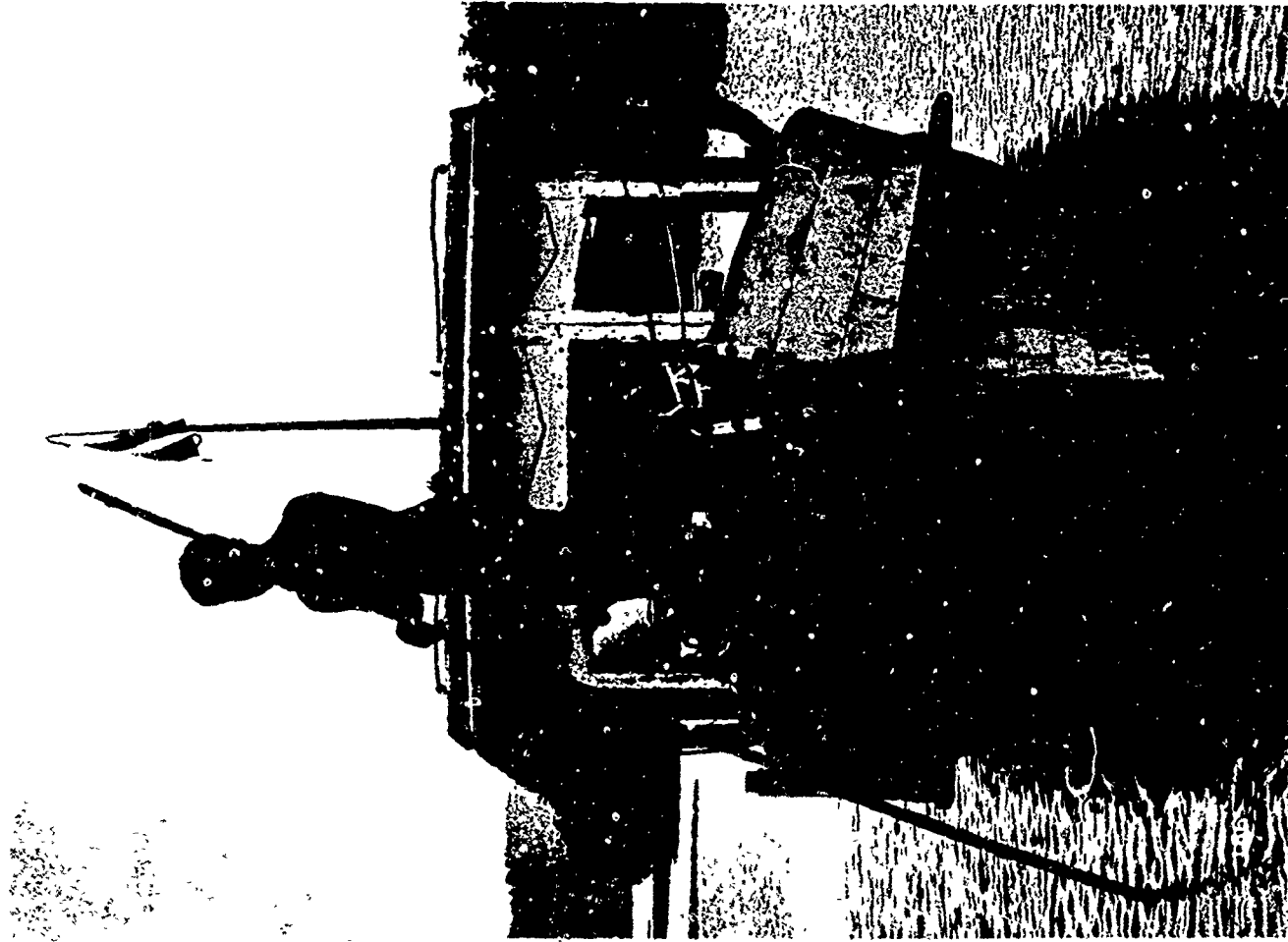
ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๑-๗๗ เป็นเรืออวนลากโดยใช้อวนลากทั้งแบบเรือเดี่ยวและเรือคู่ ขณะนี้กำลังมีการต่อเรือประเภทชนิดนี้กันมาก โดยเฉพาะเรืออวนลากขนาดใหญ่ ๆ แต่ปัจจุบันก็ยังมีความไม่มากนัก มีทั้งสูง ต่ำ และหนักเป็นห้องอู่ท้าย และด้านหลังสองหรือสามชั้น มีห้องพักคนประจำเรือหรือส้วกด้วย และเห็นขบวนลำเรือออกไปปฏิบัติงานเป็นเวลานาน ๆ อันเนื่องมาจากระยะทางที่ไกลมาก มีเรือบางลำเป็นส่วนน้อยที่ยังมีตู้เย็นให้ด้วย

เรือเหล่านี้มีระวางบรรทุกปลาไม่เกิน ๕ ระวาง และมีไฟปัดหรือมี ส่วนหางจะมีปืนกันน้ำที่ติดตั้งไว้ทางท้ายเรือ และนับว่าเป็นส่วนเสริมสร้างบนตัวเรืออันหนึ่ง ที่เห็นได้อย่างเด่นชัด

C1-T7

Small C1 - T7 Trawler Being Poled Toward Deep Water
เรืออวนลาก ป๑-ช๗ ขนาดเล็ก กำลังใช้ล่อออกไปที่น้ำลึก



C1-T7 are registered.

Propulsion

A diesel engine of 2 or 6 cylinders usually powers the C1-T7. Most of the engines are started electrically and provide up to 135 hp. One thousand liters of fuel are commonly carried, but fuel reserves may be as much as 3,200 liters. The majority of C1-T7 carry tools as well as spare parts such as injectors, pistons, and packing.

Operational Information

C1-T7 trawlers leave home port any time from 1400 until midnight and return in the morning, usually 4 to 6 days later. Provisions are carried and prepared on board. The catch is varied and includes red snapper, bonito, butterflyfish, sea shrimp, swimming crab, threadfin, Spanish mackerel, hairtail, perch, ponyfish, johnfish, grouper, sea eel, squid, ray, chub mackerel, monocle bream, slender trevally, and miscellaneous small fish. The catch is usually packed in boxes with ice, about 10 kg per box, and amounts to 500 to 2,000 kg per day.

Maximum speed of the C1-T7 is 10 kt.

เรือ ป๑-ช๗ มีจุดดเกาะเป็นแนวทุกถ้ำ

การขับเคลื่อน

เรือ ป๑-ช๗ มักใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๒ หรือ ๖ สูบ ขนาดไม่เกิน ๑๓๕ แรงม้า ซึ่งส่วนมากจะเริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงโดยทั่วไป ๑,๐๐๐ ลิตร และอย่างมากที่สุด ๓,๒๐๐ ลิตร เรือ ป๑-ช๗ ส่วนมากจะมีเครื่องมือซ่อมแซมทำและชิ้นส่วนอะไหล่ประจำไปกับเรือด้วย อาทิอุปกรณ์น้ำมันเชื้อเพลิง ลูกสูบ และปะเก็น

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

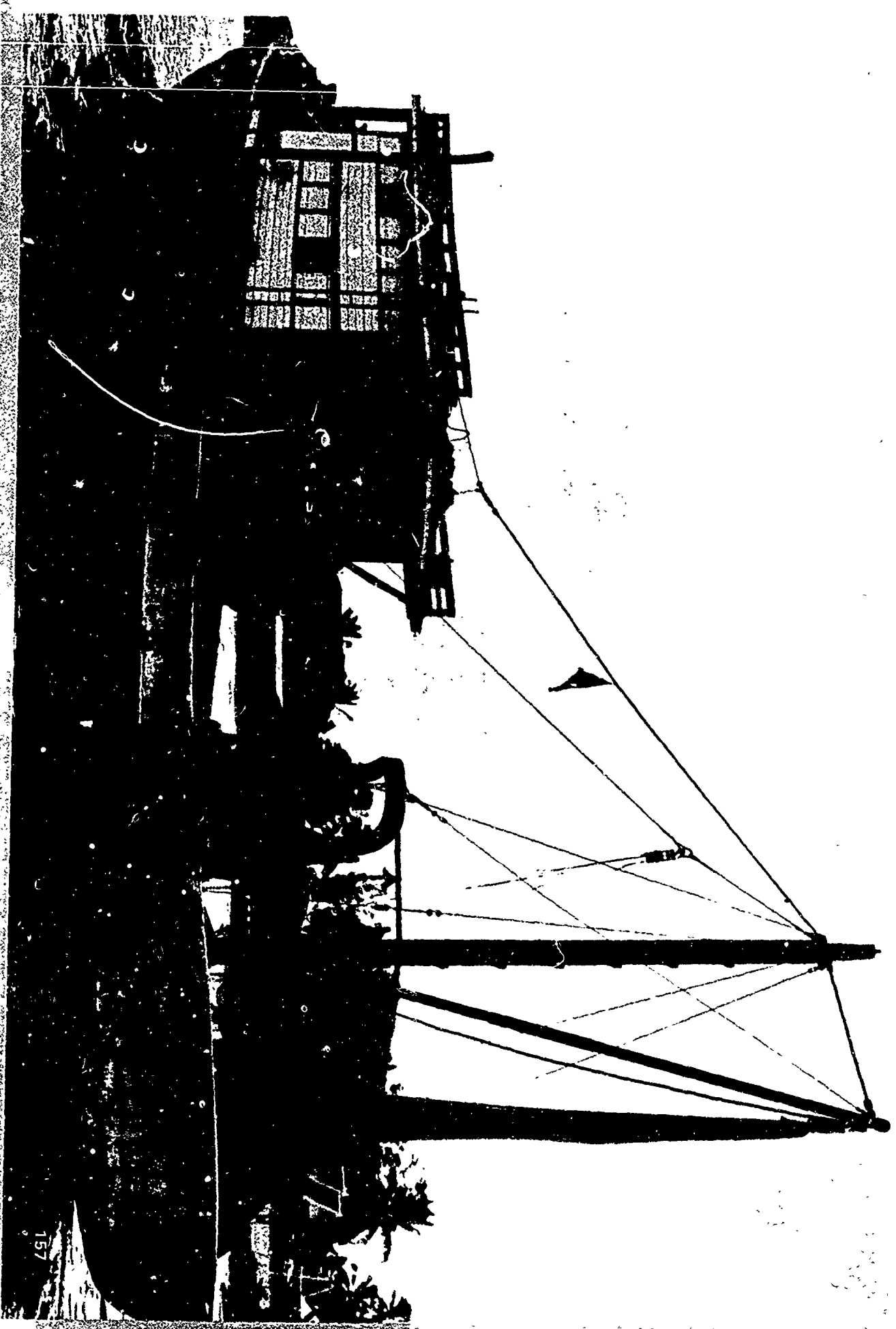
เรือ ป๑-ช๗ ที่ใช้เวลากลางออกจกท่าจอด วาใดเวลาหนึ่งตั้งแต่เวลา ๑๔.๐๐น. ถึงเที่ยงคืน และกลับในตอนเช้า ตามปกติจะอยู่ในทะเลนาน ๔ ถึง ๖ วัน โดยนำเสบียงอาหารไปด้วยและหุงหากันในเรือ สัตว์ทะเลที่จับได้มีหลายชนิดด้วยกัน ได้แก่ ปลากระพงแดง ปลาโอ ปลาจะละเม็ด กุ้ง ปูน้ำ ปลาทุเร ปลาอินทรี ปลาดาบเงิน ปลาเสือ ปลาแฉ้น ปลาจวด ปลาคูแฉก (กะรัง) ปลาไหลทะเล ปลาหมึก ปลากะเบนน ปลาทู ปลาทูราขาว ปลาเก๋กุน และปลาเล็กมากมายชนิด ซึ่งตามปกติจะบรรจุลงลังและได้นำแข็งแช่ไว้ ลังหนึ่งหนักประมาณ ๑๐ กก. ปริมาณที่จับได้วันละ ๕๐๐ ถึง ๒,๐๐๐ กก.

เรือ ป๑-ช๗ มีความเร็วสูงสุด ๑๐ นอต

This Large C1 - T7 Otterboard Trawl Fisher Is Equipped With
Kingpost and Lifting Boom to Handle Nets

เรือ ป.๑-๗๑ ขนาดใหญ่ที่ใช้ฮาร์ดแวร์ยกและเก็บอวน
กันเบ็ดดำรับยกอวน

C1-T7



C1-T7

Equipment

About half these trawlers carry a radio receiver, but none is equipped with transmitting equipment. A compass is usually carried. Some boats also have charts and whistles or bells. A crane with lifting boom is common.

Most of these craft have 2 centrifugal bilge pumps. Ground tackle frequently consists of two metal anchors attached to cables as long as 200 m. Most have 3 or 4 electric lights and a portable floodlight. Life jackets are often carried, and sometimes there are life buoys capable of supporting 6 persons.

Crew

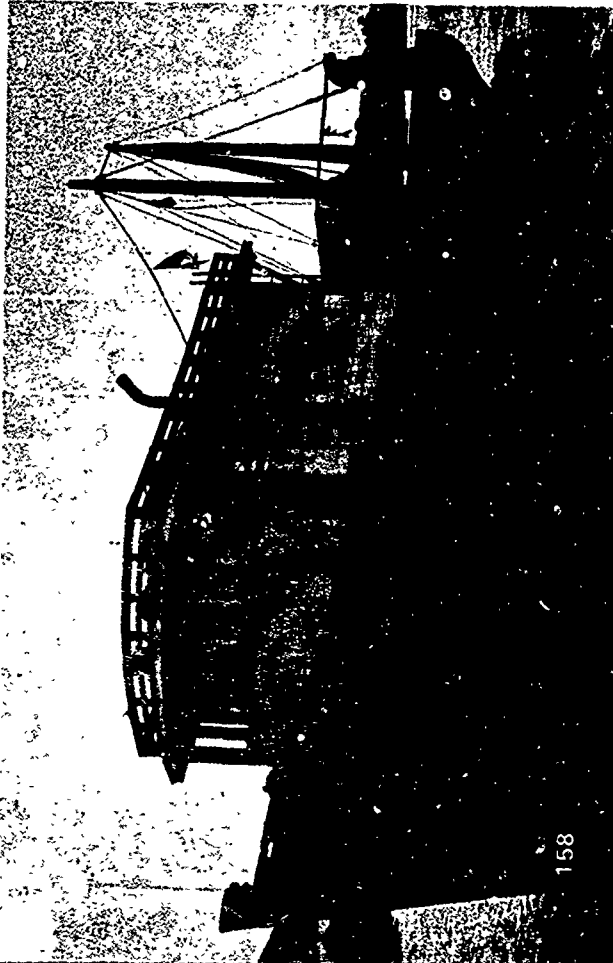
Crews are made up of 3 to 21 men but most frequently number 8.

Military Potential

C1-T7 are usually large, and they are faster than many of the boats found in Thai waters. They are seaworthy.

C1-T7 Trawlers Usually Depart Port in the Afternoon and Fish at Night

เรือ ป๑-๗๗ ที่ใช้เวลานลากมักจะออกจากรท่าในตอนบ่าย และจับปลาตอนกลางคืน



เครื่องอุปกรณ์

เรือที่ใช้เวลานลากเหล่านี้ประมาณครึ่งจำนวนจะมีเครื่องวิทยุไปด้วย แต่ไม่มีเครื่องส่ง และมักจะมีเข็มทิศประจำเรือ บางลำมีแผนที่แผนที่เดินเรือเฉพาะแคว้นหรือระแวงไปด้วย ป็นจันหรือมดคันคันมีใช้กันโดยทั่วไป

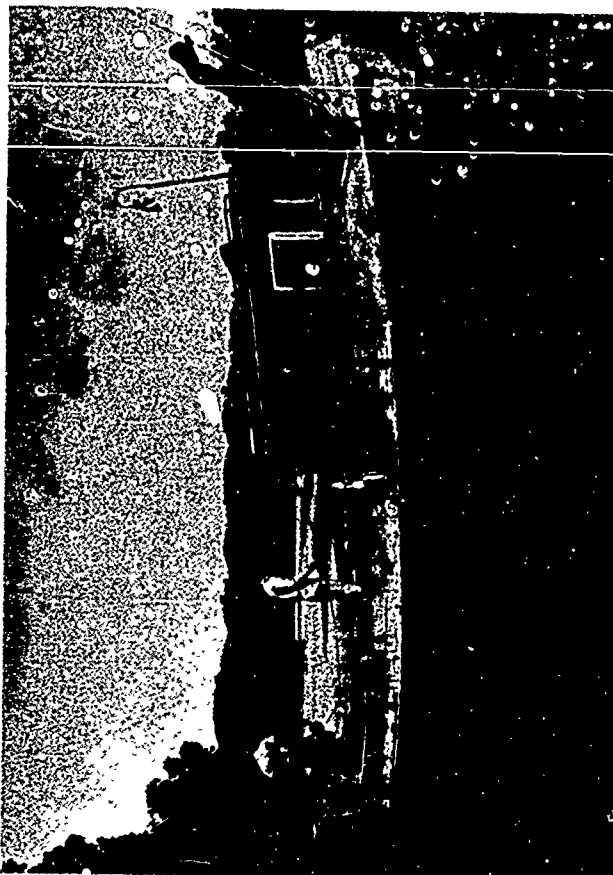
เรือเหล่านี้ส่วนมากใช้เครื่องสูบน้ำแบบหยอ้ง ๒ เครื่องสำหรับสูบน้ำท้องเรือ โดยมากก็มีส้อมโลหะสองตัว สายสมอยาว ๒๐๐ ม. มีโระเค็มที่ใช้ไฟฟ้ ๓ หรือ ๔ ดวง และโคมฉายแบบหัวได้นั่งดวง บางลำมีเสื้อชูชีพ บางลำก็มีพวงชูชีพขนาดที่สามารเกาะได้พวงละ ๖ คน

คนประจำเรือ

คนประจำเรือมีตั้งแต่ ๓ ถึง ๒๑ คน แต่เรือส่วนมากมักมีประมาณ ๘ คน

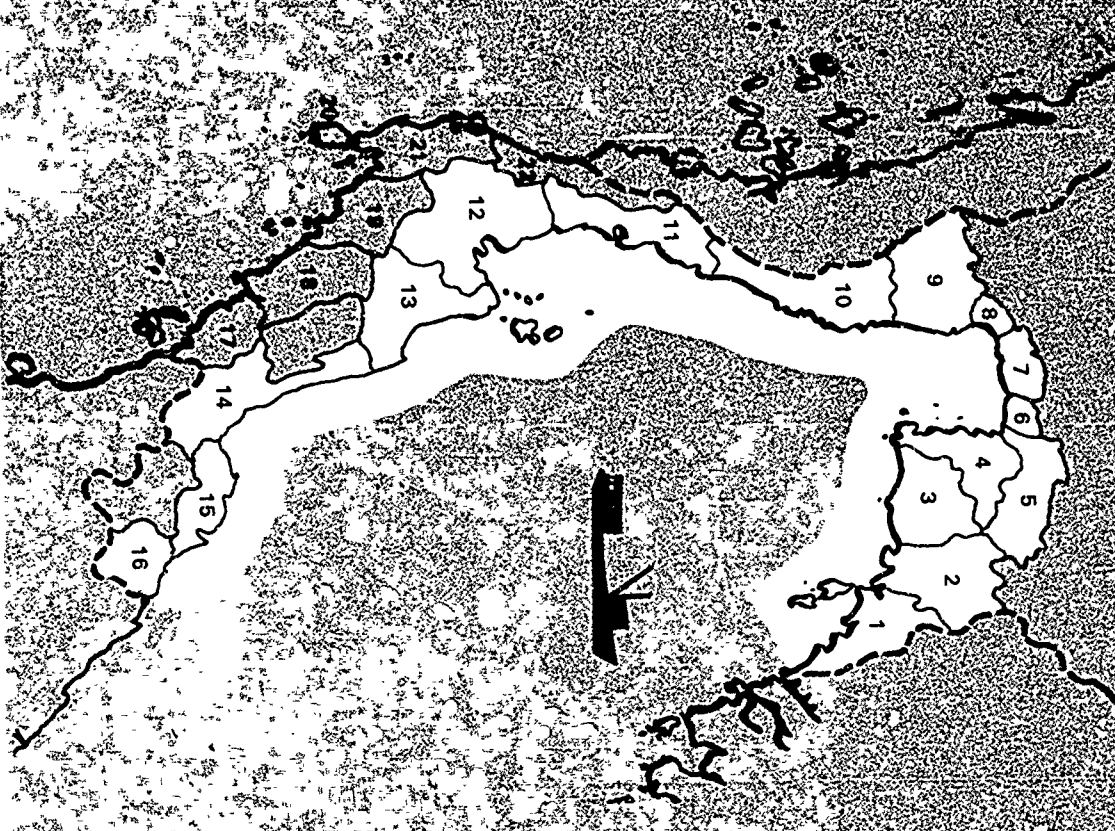
ศักยภาพทางการทหาร

ตามปกติเรือ ป๑-๗๗ มักเป็นเรือขนาดใหญ่ มีความเร็วสูงกว่าบรรดาเรืออื่นๆ ที่พบเห็นอยู่ในน่านน้ำไทยด้วยกัน และสามารถใช้งานในทะเลได้เป็นอย่างดี



CLASS 1 - TYPE 10

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานท่าเทียบ

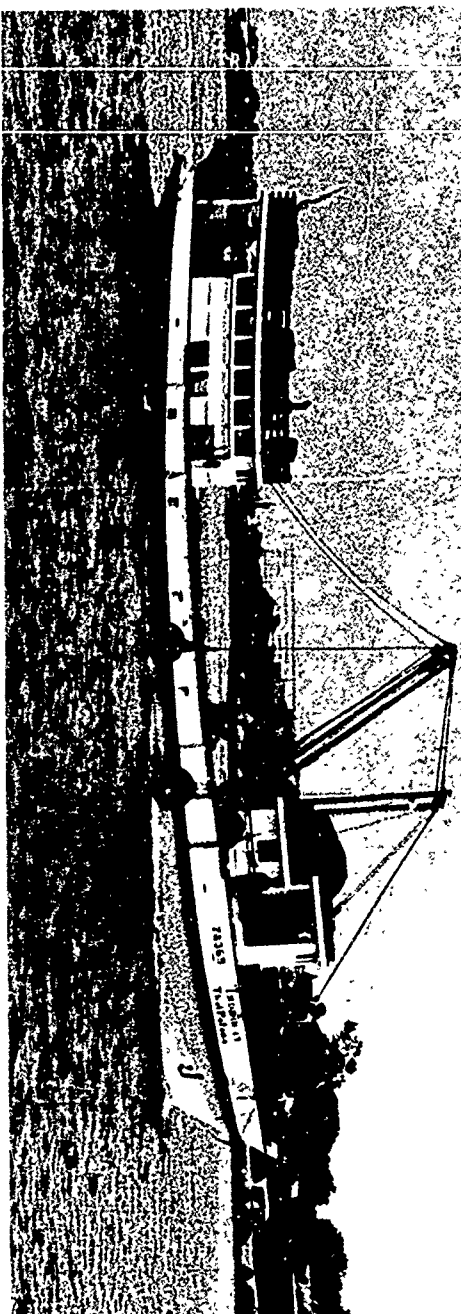


- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Saiy |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C1-T10



C1-T10



C1-T10		TYPE		FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
11 - 24 m	3 - 5 m	4 - 51	3 - 35	1 diesel engine	
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
1.1 - 1.6 m	Gulf		50%	1%	
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO		
High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing strake. Cabins forward and aft			Varied		

General Information

Most C1-T10, like C1-T7, are especially built for modern trawling operations. The majority have home ports at Samut Songkram and Samut Sakhon but the fishing trips, which run up to 10 days, take them all the way to Ko Samui. The C1-T10 are not yet seen in large numbers.

The forward cabin houses the ship's controls, the captain's room, and sometimes quarters for the crew. The after cabin houses the engine room and galley below with a compartment above for the crew. They have up to 7 fish-stowage compartments.

C1-T10 are registered, and most fly the Thai flag.

ป๑-๗๑๐

ใช้งาน

ประมง

ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินน้ำ	การขับเคลื่อน	เครื่องยนต์
๑๑-๒๔ ม.	๓-๕ ม.	๔-๕๑	๓-๓๕	๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ยานปฏิบัติการ	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	
๑๑-๑.๖ ม.	ถ้ำไทย	๕๐%	๑%	
ลักษณะลำ	ท้ายเรือค้ำขึ้นออกไป	งานหัวตรงชนหน้า	ชนิดหัวตรงชนท้ายได้/สินค้า	
หัวเรือสูง	ท้ายเรือค้ำขึ้นออกไป	งานหัวตรงชนหน้า	งานหัวตรงชนท้าย	

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๑-๗๑๐ ส่วนมากใช้ลำเล็ก ๆ กินน้ำเรือ ป๑-๗๑๐ สร้างขึ้นเพื่อใช้จับปลาด้วยอวนลากสมัยใหม่โดยเฉพาะ มีท่าจอดอยู่ที่จังหวัดสมุทรสงครามและจังหวัดสมุทรสาคร เป็นส่วนมาก แต่เรือเหล่านี้จะออกจับปลาไปจนถึงเกาะสมุย ใช้เวลาเที่ยวละไม่เกิน ๑๐ วัน ปัจจุบันมีเรือ ป๑-๗๑๐ อยู่ไม่มากนัก

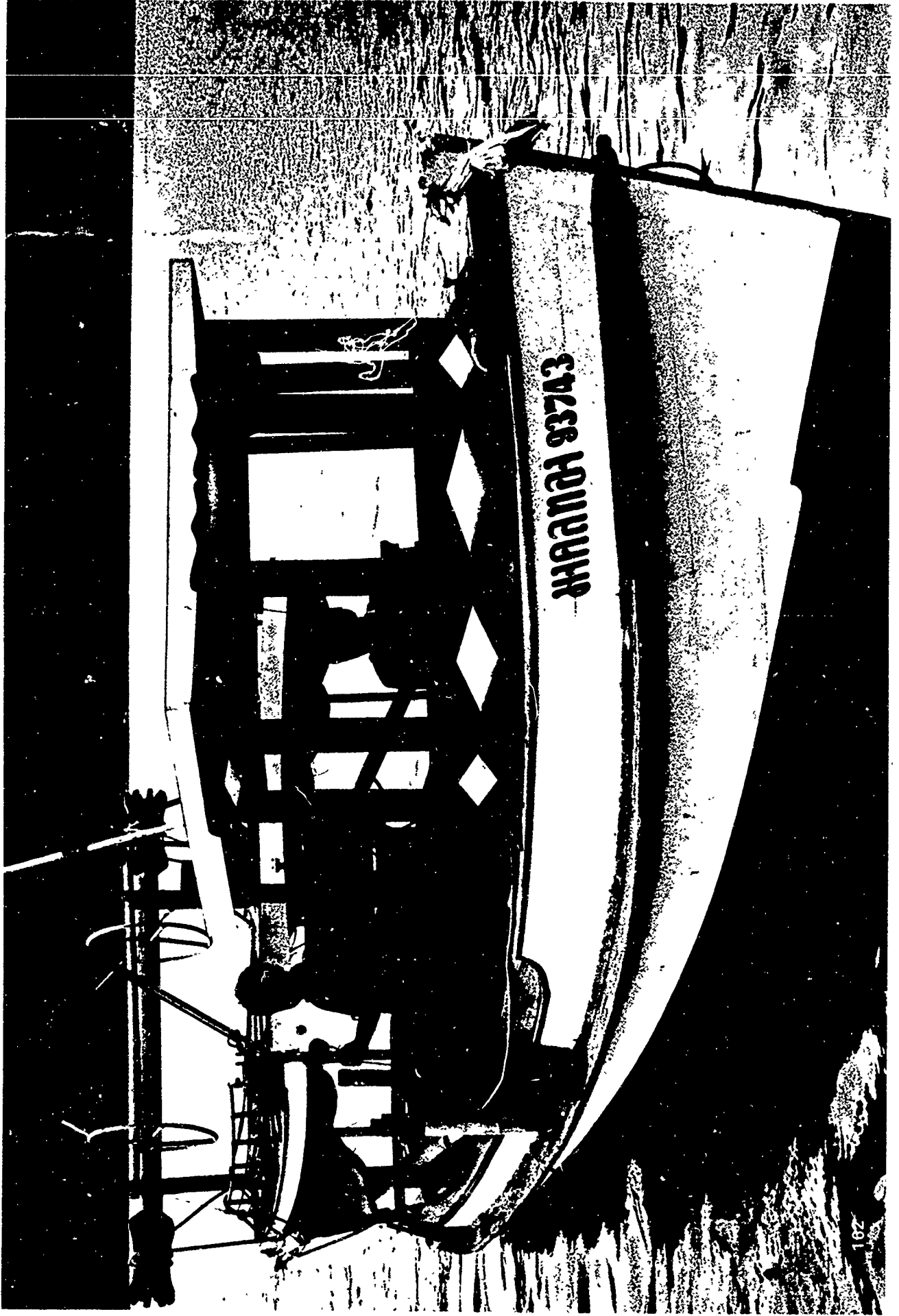
ทั้งหัวเป็นห้องล็อกท้าย ห้องนายเรือ และบางลำก็ทำเป็นห้องพักอาศัยของลูกประจําเรือ ภายหลังชั้นล่างเป็นห้องเครื่องและห้องครัว ส่วนชั้นบนเป็นห้องพักคนประจำเรือ และบริเวณรอบๆปลาในกิน ๑ ระวัง

เรือ ป๑-๗๑๐ เหล่านี้จดทะเบียนแล้ว และส่วนมากจะธงไทย

C1-T10

C1-T10 Built for Modern Trawling Operations. Note Booms
Amidships

เรือ ป ๑-ช ๑๐ ที่ต่อขึ้นเพื่อใช้วางลากแบบสมัยใหม่ จะสังเกตเห็นตาม
ข้างท้ายลำตัว



C1-T10

The Powered Cranes on This C1-T10 Trawler Are Capable of Lifting 5 Tons
ซึ่งใช้เครื่องยนต์ในเรือขนาดใหญ่ ๒๐-๓๐ ตัน สามารถยกของได้หนัก ๕ ตัน

Propulsion

C1-T10 are powered by a 2- or 6-cylinder inboard diesel engine of up to 200 hp. All types of starting mechanisms are used—manual, air-pressure, and electric. They carry up to 3,000 liters of fuel. Spare parts such as pistons and packing are carried, and tools are standard equipment.

Operational Information

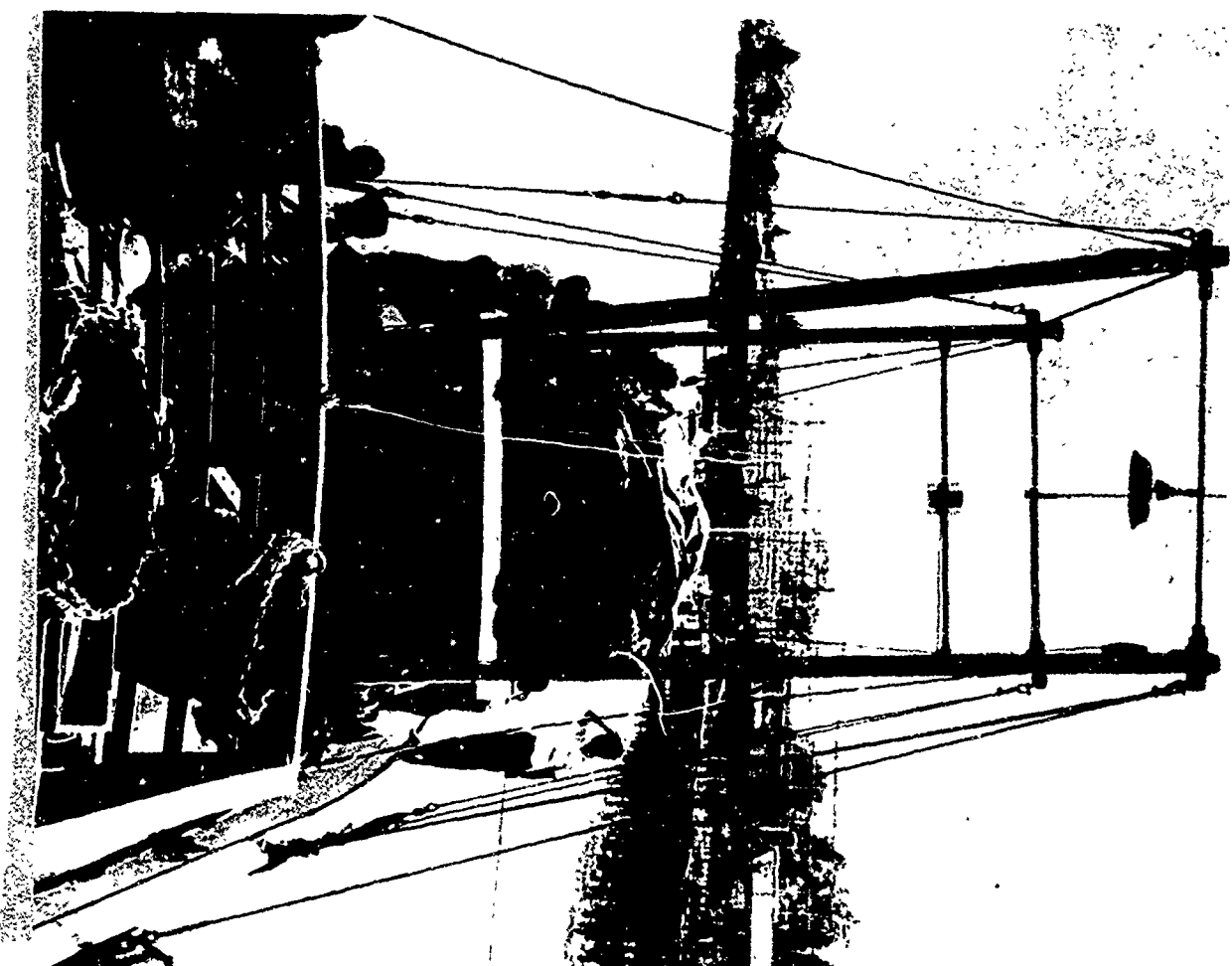
The C1-T10 trawler customarily leaves home port in the evening and returns in the morning 5 to 10 days later. Their trawling operations take them as far south as Ko Samui. The daily catch, which may run to 2,000 kg, includes red snapper, bonito, Spanish mackerel, sea shrimp, perch, ray, sole, swimming crab, ponyfish, barracuda, slender trevally, johnfish, and miscellaneous small fish. These are packed in boxes with ice for preservation. The maximum speed of the craft is about 8 kt.

การขับกลอน

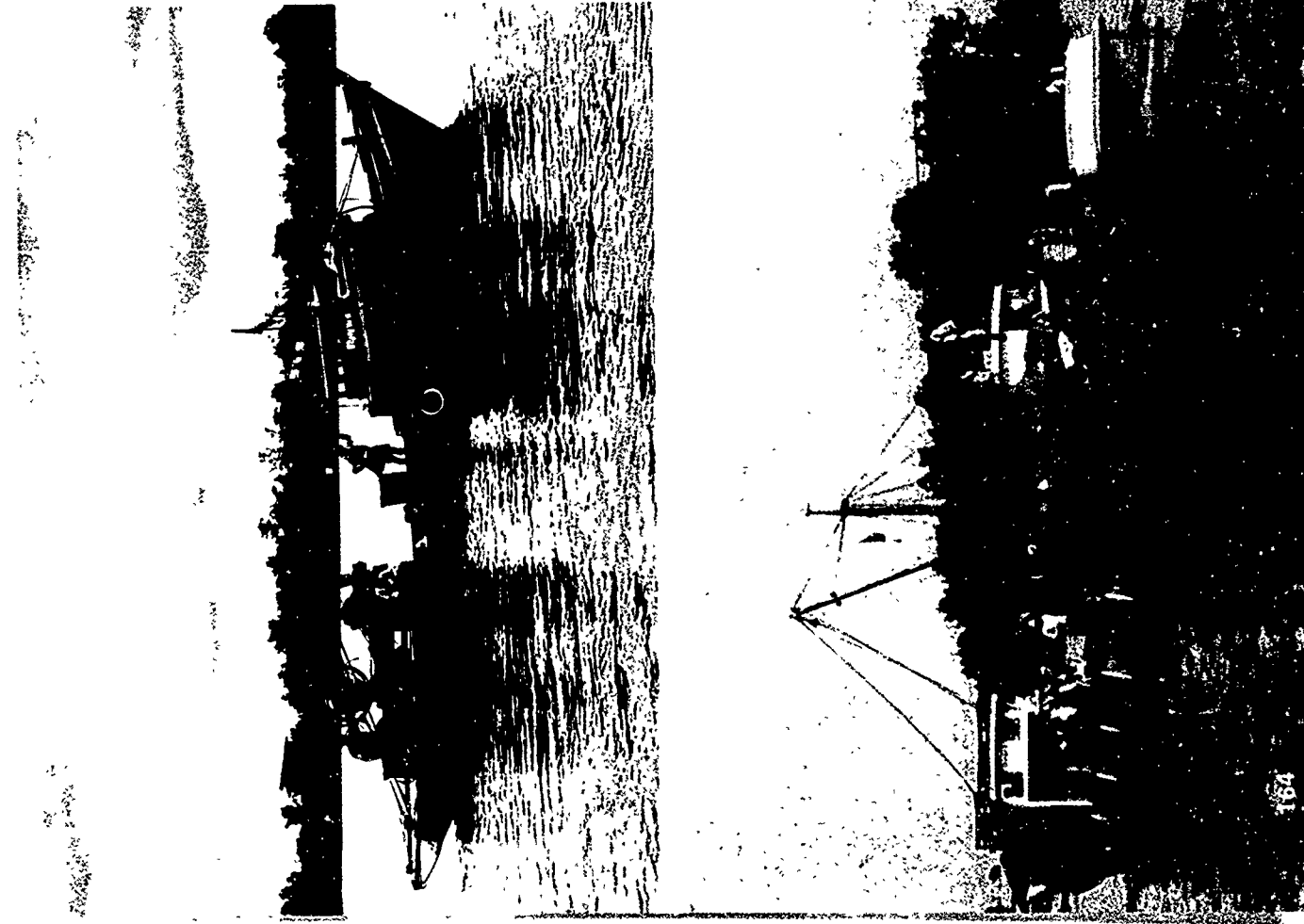
เรือ ๒๐-๓๐ ใช้เครื่องยนต์ดีเซลติดกลางลำ ชนิด ๒ หรือ ๖ สูบ ขนาดไม่เกิน ๒๐๐ แรงม้า เครื่องมือทุ่นแรงทุกชนิดที่ใช้ในเรือจะเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ลมอัด และไฟฟ้า (แบตเตอรี่) มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน ๓,๐๐๐ ลิตร มีชิ้นส่วนอะไหล่ชิ้นถูกตัว และปะเก็น และยังมีเครื่องมือซ่อมทำประจำเรืออีกด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

โดยปกติ เรือ ๒๐-๓๐ จะออกจากท่าจอดพักในตอนเย็น และกลับตอนเช้า โดยอยู่ในทะเลนาน ๕ ถึง ๑๐ วัน เรือเหล่านี้จะทำการลากอวนลงไปในอ่าวถึงเกาะสมุย ตัวเรือและทุ่นทุ้งได้ในวันหนึ่งๆ อาจมีปริมาณถึง ๒,๐๐๐ กก. ได้แก่ ปลากระพงแดง ปลาโอ ปลาอินทรี ทุ้ง ปลาลิ้นหมู ปลากะพงขาว ปลาตีนหมา ปูน้ำ ปลาดำ ปลาน้ำดอกไม้ ปลาตีน ปลาจวด และปลาเล็กนานาชนิด ปลาเหล่านี้จะบรรจุลงถังและแช่น้ำแข็ง เรือมีปริมาณเร็วสูงสุดประมาณ ๘ นอต



C1-T10



Equipment

The majority of C1-T10 have reels for bringing the nets alongside and kingposts and lifting booms, either hand-operated or powered, to assist in cargo handling. The kingposts are located amidships.

Radio receivers are carried by about half these fishing vessels, but none is equipped with a transmitter. The majority have a magnetic compass, and this is sometimes supplemented by charts.

Usually there are two centrifugal pumps, but occasionally one electric pump is all that is carried. Ground tackle consists of a metal anchor generally attached to a 100-m cable. Three electric lights and one hand-carried floodlight are standard equipment. In most cases safety equipment consists of life jackets. Other powered equipment includes ice crushers, generators, and compressors.

เครื่องอุปกรณ์

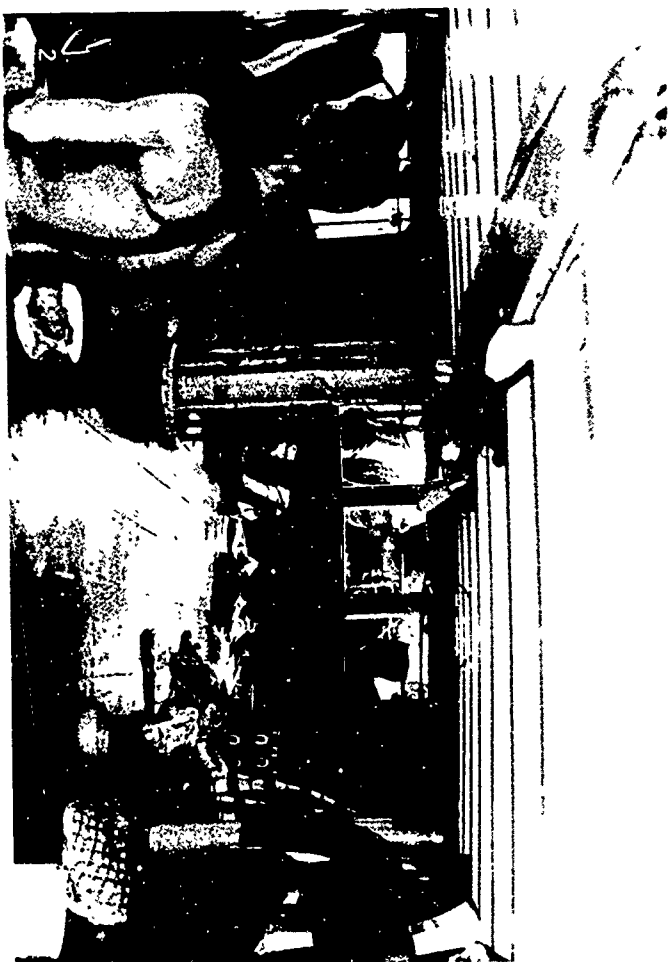
เรือ ป.๑-๕๑๐ ส่วนมากจะมีร่นชักหรือลวดสำหรับใช้สาวอวนขนข้างเรือ มีเสาใหญ่ และกันเบียดของที่ใช้มอหมุน หรือใช้เครื่องยนต์ เสาใหญ่ตั้งอยู่กลางลำ

เรือประมาณเหล่านี้ประมาณครึ่งหนึ่งมีเครื่องรับวิทยุไปด้วย แต่เครื่องส่งไม่มี เรือ ส่วนมากมีเข็มทิศแม่เหล็กและบางลำก็มีแผนที่เดินเรือไปด้วย

โดยปกติจะมีสูบลอยโซ่งสองเครื่อง แต่บางลำก็มีเครื่องสูบลอยไฟฟ้าไปเพียงเครื่องเดียว เรือหัว ๆ ไปใช้สมอโลหะตัวเดียว สายสมอยาว ๑๐๐ ม. เครื่องอุปกรณ์มาตรฐานที่มีประจำเรือได้แก่ไฟเรือเดินที่ใช้ไฟฟ้สามดวง กับโคมฉายแบบหัวต่อหนึ่งดวง โดยทั่วไปเครื่องช่วยชีวิตก็มีเสื้อชูชีพ เครื่องอุปกรณ์กำลังอื่น ๆ ได้แก่ เครื่องยนต์น้ำแข็ง เครื่องกำเนิดไฟฟ้าและเครื่องอัดลม

1. Small, 13-M Beam Trawler Equipped With Net Reel Aft Lacks Kingposts Amidships. 2. Large C1-T10 Pair Trawler Is 22 M LOA

๑. เรืออวนลากขนาดเล็กที่มีควมยาว ๑๓ เมตร มีร่นชักท้ายเรือ สำหรับสาวอวนขึ้น ไม่มีเสาใหญ่กลางลำ ๒. เรือ ป.๑-๕๑๐ ขนาดใหญ่ ที่ใช้อวนลากเรือคู่ลำ ยาว ๒๒ เมตร



1. Boxes for Packing Fish Being Transferred From One Pair Trawler to Another
 2. Interior of Cabin on C1-T10 Trawler
 3. Powered Ice Crushers Are Standard Equipment on Many C1-T10
๑. เรืออวนลากเรือผู้กำลังส่งบรรจุปลาจากลำหนึ่งไปยังอีกลำหนึ่ง
๒. ภายในห้องเรือ ป๑-๗๑๐ ที่ใช้อวนลาก
๓. เครื่องบดน้ำแข็งนับว่าเป็นอุปกรณ์มาตรฐานสำหรับเรือ ป๑-๗๑๐ จำนวนมาก

C1-T10

Crew

There may be from 3 to 15 in the crew.

Military Potential

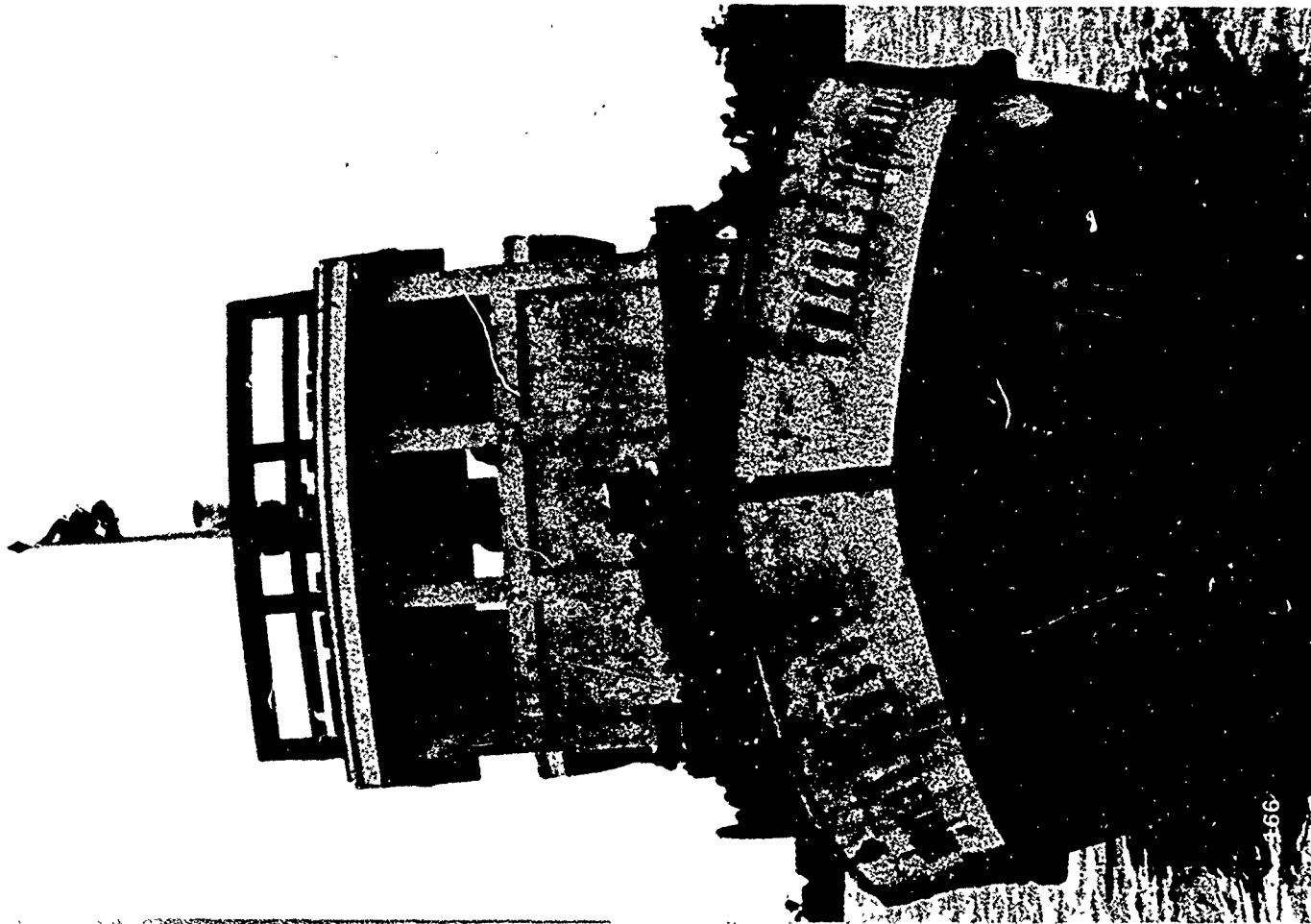
The military potential of the C1-T10 is significant. There is a large stowage space, and they are seaworthy vessels. They are seen throughout the Gulf and are equipped for staying out for up to 10 days.

คนประจำเรือ

คนประจำเรือมีตั้งแต่ ๓ ถึง ๑๕ คน

ศักยภาพในทางทหาร

เรือ ป๑-๗๑๐ นี้มีศักยภาพในทางทหารสูงมาก มีทั้งลำสำหรับบรรทุกสิ่งของได้มาก และสามารถใช้งานในทะเลได้ดี จะพบเห็นเรือเหล่านี้ตลอดทั่วอ่าวไทยและบริเวณที่พร้อมที่จะอยู่ในทะเลได้นานไม่เกิน ๑๐ วัน

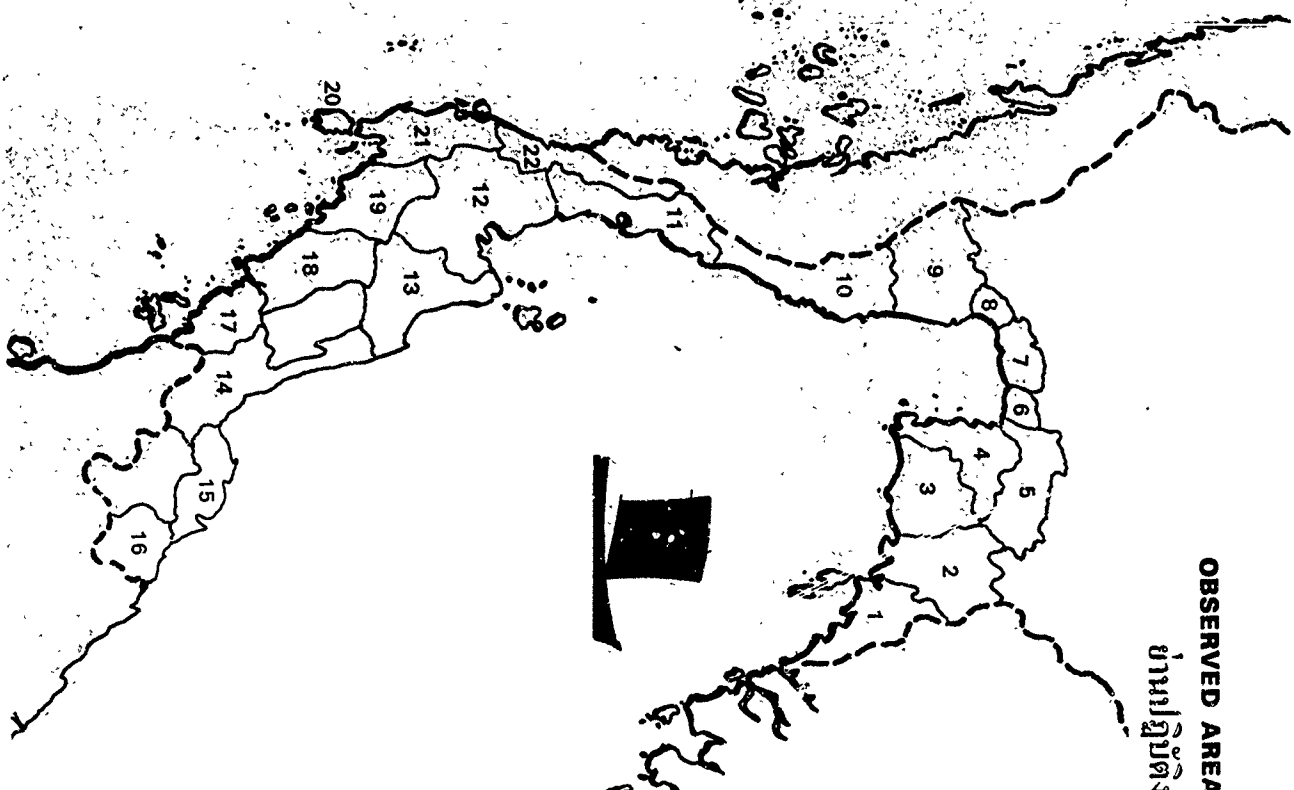


A Crew of Seven Is Required on This 17-M Pair Trawler
เรืออวนลากเรือคู่ท้าว ๑๗ เมตรลำนี้ ใช้คนประจำเรือ ๗ คน

CLASS 1 - TYPE 11

OBSERVED AREA OF OPERATION

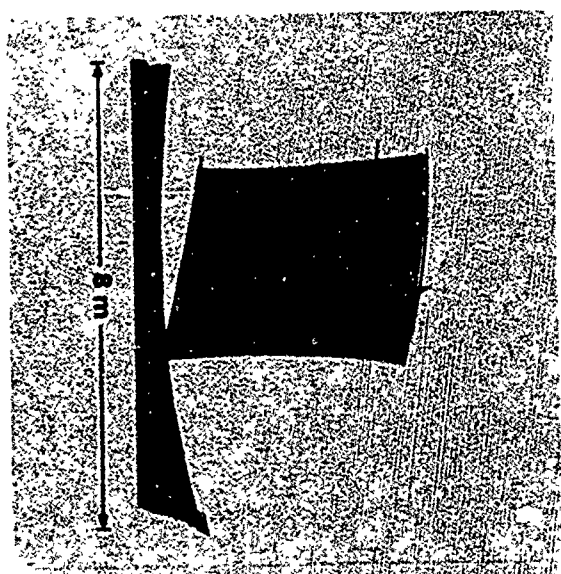
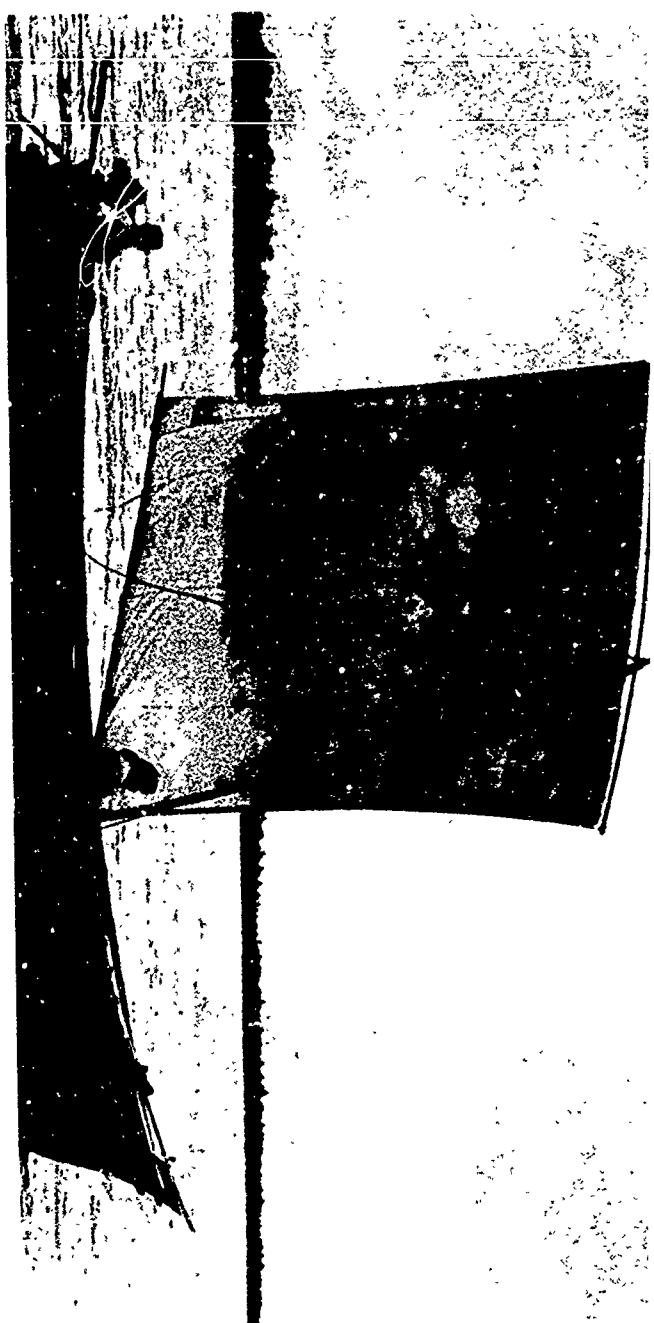
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น



- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C1-T11





C1 - T11		TYPE		FISHING	
LCA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
8 m	1.5 m	2	1.4	1 sail; 1 gasoline engine	
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY		TYPE FREQUENCY
0.4 m	Gulf near Sai Buri		50%		1%
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO		
High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing strake. One lug sail			Red snapper, Spanish mackerel, spinefoot, and shark		

General Information

The C1-T11 coastal vessel is based at Sai Buri and fishes with hook and line about 3 miles from shore. Many of these sailers have been converted to C1-T14 craft. The boat has an open hold and no superstructure other than the mast.

Propulsion

The single lug sail is rigged from a mast 5 m high, stepped about one-third of the LCA from the bow. The mast is raked aft and stayed by 2 ramie shrouds. The sail is furled by roller reefing.

A manually started, 1-cylinder, 4-hp, long-shaft gasoline engine, which

ป ๑-๗๑๑				ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินทอด	กินเทา	การขับเคลื่อน		๐ ใบ ปั่นใบ ๑ เครื่อง	
๘ ม.	๑.๕ ม.	๒	๑.๔				
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้		พบเรือชนิดนี้			
๐.๔ ม.	ชายฝั่งอ่าวไทย บริเวณสาบบุรี	๕๐%		๑%			
ลักษณะการจับ		ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า		ปลากระพงแดง ปลาอินทรี ปลาเกตุลพิษ ปลาเกตุ			
หัตถ์หรือสูง ทุยหรือค้ำขึ้นออกไป ทวนหัวตรงและขึ้นชันมา							
ป ๑-๗๑๑							

ข่าวสารทั่วไป

เรือชายฝั่ง ป๑-๗๑๑ มีถิ่นฐานอยู่ท่าเรือสาบบุรีและใช้เป็นที่จอดเก็บตัวออกไปหางจากฝั่งประมาณ ๓ ไมล์ มีเรือใบประเภทชนิดเดียวกันเป็นจำนวนมากได้ถูกตัดแปลงไปเป็นเรือ ป๑-๗๑๑ เรือนี้ทำเรือเป็นและไม่มีสิ่งเสริมสร้างใด ๆ บนตัวเรือเลย นอกจากนี้เสากระโดงเท่านั้น

การขับเคลื่อน

ใช้ใบแฉกใบเดี่ยวชนิดขึ้นบนเสากระโดงสูง ๕ ม. เสาตั้งอยู่ห่างจากหัวเรือเข้ามาประมาณหนึ่งในสามของความยาวตลอดลำของเรือ เอนไปทางท้ายเรือและยึดอยู่ด้วยระบบรันสองเส้นทำด้วยเชือกป่าน ใบนี้จะเก็บได้โดยการหย่อนเชือกชักใบลงและม้วนไปด้วยพร้อม ๆ กัน

C1-T11

consumes 2 liters of fuel per hour, is clamped on the truncated stern. No spare parts are carried.

Operational Information

The C1-T11 leaves home port in early morning and returns in the evening with its catch of up to 100 kg of red snapper, Spanish mackerel, spinefoot, and shark. No means of preserving the catch is used.

Food for the 1-day fishing trip is prepared at home. The maximum speed for this vessel under motor power is about 5 kt. In a good breeze its sailing speed is 7 kt.

Equipment

The only equipment carried other than the fishing gear is the 10-kg anchor which is attached to a 60-m cable.

C1-T11 Equipped With Motor and Sail Operating out of Sai Buri
เรือ ป.๑-๗๑๑ มีทั้งเครื่องยนต์และใบ ปฏิบัติงานอยู่บริเวณนอกฝั่งสาขบุรี



Crew

The crew of 2 of the C1-T11 is Thai Moslem.

Military Potential

The military potential of this vessel is practically nil. Not very seaworthy and with an open hold and no cabin, it is identified with only one area of the Gulf.

ใช้เรือทางยาวประเภทนี้มาขับไล่ที่เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๔ แรงม้า ความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงชั่วโมงละ ๒ ลิตร เครื่องหาขานติดอยู่บนท้ายเรือรูปตัดและไม่มีชั้นส่วนอะไหล่ไปกับเรือด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป.๑-๗๑๑ จะออกหาทำอาหารทำในเวลาเช้านี้ และกลับเวลาเย็นพร้อมด้วยสัตว์ทะเลที่จับได้ไม่เกิน ๑๐๐ กก. ได้แก่ ปลากระพงแดง ปลาน้ำหนึ่ ปลาเก๋ ปลาอินทรี ปลาเก๋หิน และปลาลากาม ไม่มีวิธีการเก็บรักษาปลาแต่อย่างใด

การออกปฏิบัติงานแต่ละเที่ยวจะนำอาหารที่หุงหากับบ้านแล้วไปด้วย ๑ วัน ความเร็วสูงสุดของเรือเมื่อใช้เครื่องยนต์ประมาณ ๕ นอต และความรวดเร็วเมื่อใช้ใบในขณะวิ่งเต็มต่างๆ ได้ถึง ๗ นอต

เครื่องอุปกรณ์

นอกจากเครื่องยนต์สองจังหวะแล้ว ก็มีสมอหนัก ๑๐ กก. และสายยาว ๖๐ ม. อีกเพียงอย่างเดียว

คนประจำเรือ

เรือ ป.๑-๗๑๑ ใช้คนประจำเรือ ๒ คน เป็นชาวไทยอิสลาม

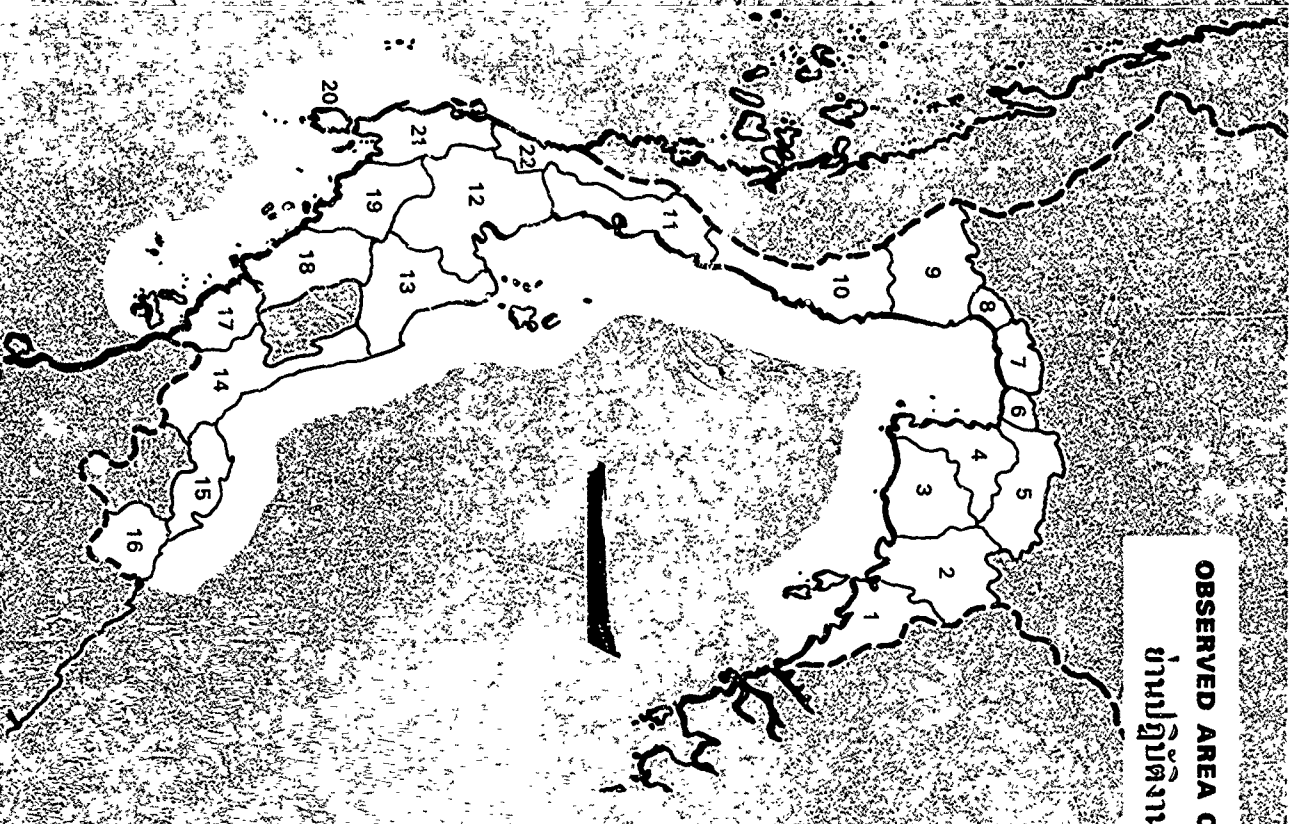
ศักยภาพทางการทหาร

ศักยภาพทางการทหารเรือชนิดนี้ไม่มีเลย เพราะมีสมรรถนะในการออกทะเลน้อย เป็นเรือท้องเปิดและไม่แข็งแรง เรือประเภทนี้ไม่มีอยู่แต่เพียงในย่านกรุงเทพมหานครเท่านั้นจึงสามารถพิสูจน์ทราบได้

CLASS 1 - TYPE 14

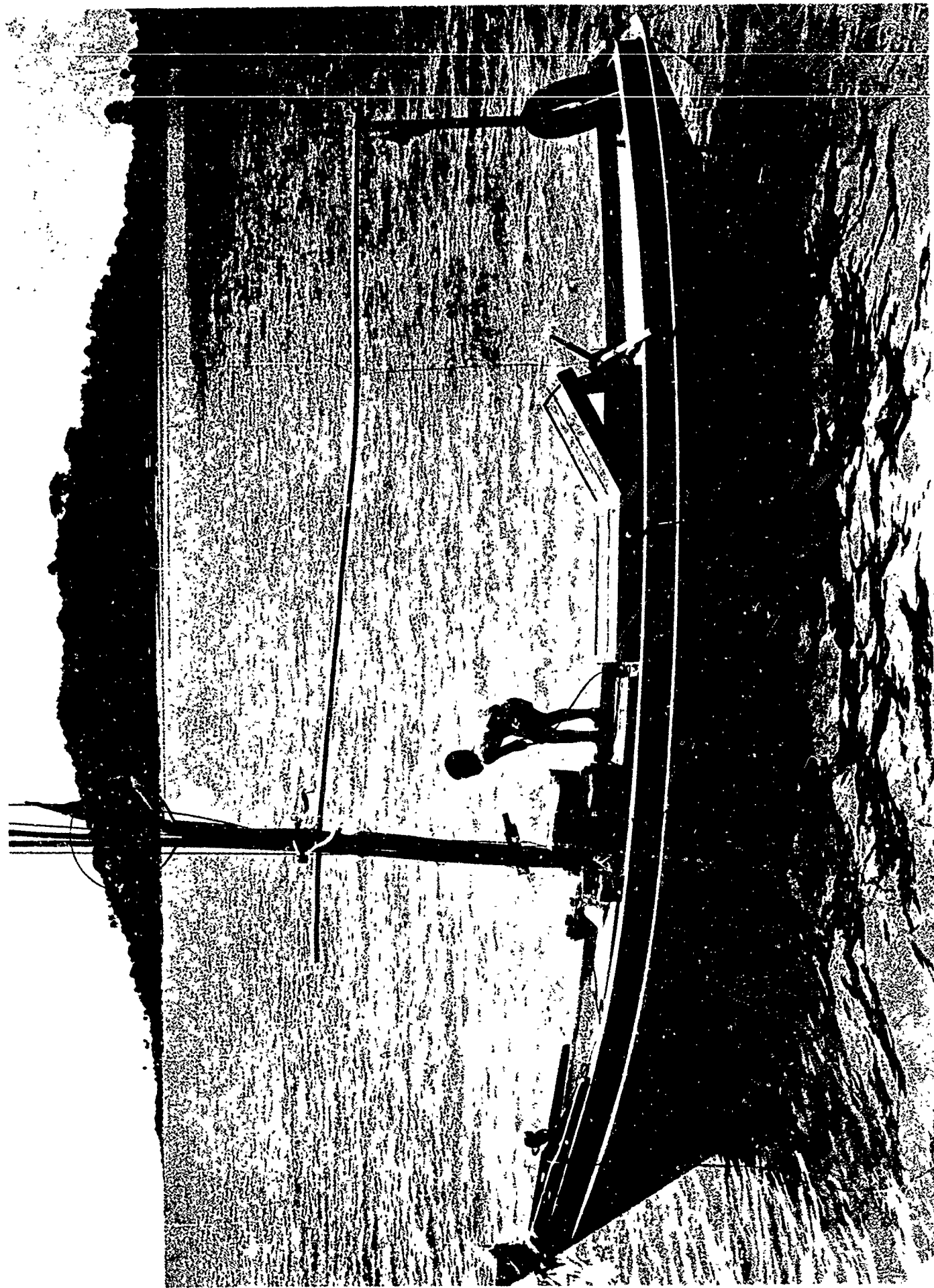
OBSERVED AREA OF OPERATION

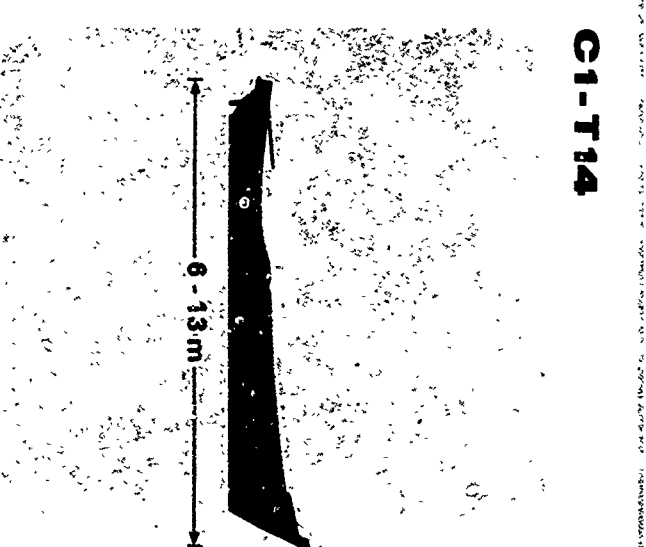
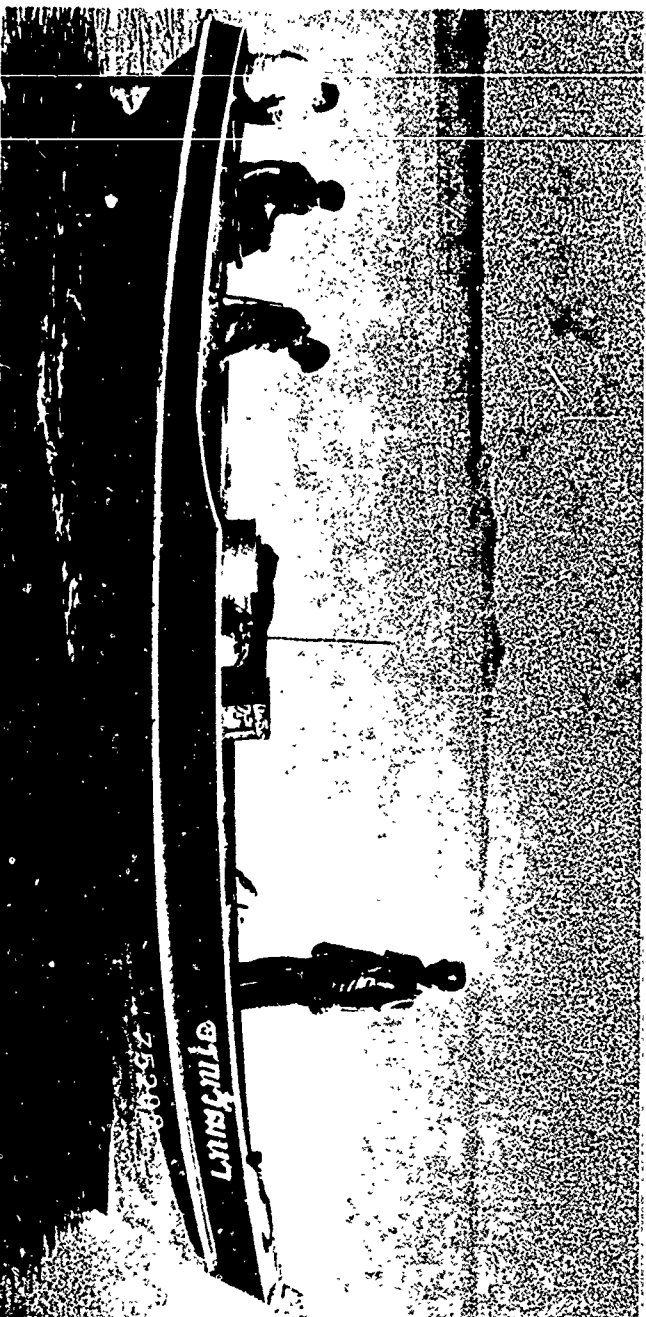
ย่านปฏิบัติงานทางบก



- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satun |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phraechuap Khiri Khan | 21. Prang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C1-T14





C1-T14

C1-T14		TYPE		FISHING	
LOA	6-13 m	BEAM	1-3 m	GROSS TONS	NET TONS
				up to 14	1 gasoline or diesel engine
DRAFT	0.4-1.1 m	OPERATING AREA	Gulf and Andaman Sea	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY
				50%	10%
RECOGNITION FEATURES		TYPE OF CATCH / CARGO			
High bow, low overhanging stern. Straight, extended stem. Rubbing strake		Varied/ Stone, chicken feed, fish, charcoal, miscellaneous			

General Information

The smallest of the Class I coastal vessels, C1-T14 are usually under 14 m LOA. Many are converted sailers.

Most of these vessels have their engine room amidships. This often is not large enough for a crew member to enter. It is a boxlike structure with one or two wooden covers. Only a few C1-T14 near the Malaysian border in the Gulf use long-shaft, outboard gasoline engines.

The C1-T14 is found throughout the Gulf with home ports from Narathiwat to Laemasing and along the Andaman Sea coast. Most are fishing boats using hooks and lines, gill nets, and long lines. On the west coast these craft haul cargo and passengers.

ป๑-๗๑๔		ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินน้ำ	กินน้ำ	การขับเคลื่อน	การขับเคลื่อน
๖-๑๓ ม.	๑-๓ ม.	๑-๑๕	๑-๑๕	ใบก้น ๑๔	ใบก้น ๑๔
กินน้ำลึก	ยานปฏิบัติการ	พบเรือประเภทนี้	พบเรือประเภทนี้	พบเรือประเภทนี้	พบเรือประเภทนี้
๐.๔-๑.๑ ม.	อาจพบทะเลอันดามัน	๕๐%	๕๐%	๑๐%	๑๐%
ลักษณะลำ	หัวเรือสูง มีเขี้ยวยื่นออกไป ทวนหัวตรงเขี้ยวมา มีราโท	ชนิดลำตัวจะตื้นได้/ลึกแล้ว	ขนาดลำ/กิน น้ำ	การลาก/ลาก	การลาก/ลาก

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๑-๗๑๔ นับว่าเป็นเรือชายฝั่งที่มีขนาดเล็กที่สุด ในเรือประเภทนี้ ๑ ด้วยกัน ปกติจะมีความยาวต่ำกว่า ๑๔ ม. มีอยู่หลายลำที่ได้ดัดแปลงมาจากเรือใบ เรือเหล่านี้ส่วนมากมีห้องเครื่องอยู่กลางลำซึ่งมีขนาดไม่ใหญ่นัก หากเทียบจะลงไปใต้ านก้น มีลักษณะคล้ายกับถังสี่เหลี่ยมและมีฝาปิดท้ายไว้ที่กระดานท้ายของเรือซึ่งยาว เรือ ป๑-๗๑๔ ในอ่าวไทยบริเวณใกล้เขตแดนเขตติดต่อกับสหภาพไทย จะอยู่ข้างในใกล้ๆ ใช้เครื่องทางยาวประมาณ ๑๐ เมตร

จะพบเห็นเรือ ป๑-๗๑๔ นี้ได้ตลอดทั่วอ่าวไทย และมีท่าจอดเรืออยู่ตั้งแต่จังหวัด นราธิวาสถึงอำเภอแหลมสิงห์ (จังหวัดจันทบุรี) และตามชายฝั่งทะเลอันดามัน (ทางภาคใต้ฝั่งตะวันตก) โดยมากเป็นเรือประมงที่ใช้เน็ตตก อวนเตลตา และเบ็ดราว ผ่านทาง

C1-T14



About one-third of the C1-T14 in the Gulf are registered. Fewer are registered in the Andaman Sea.

Propulsion

While most C1-T14 are run by 1- or 2-cylinder, inboard diesel engines of up to 23 hp with a fuel reserve of about 20 liters, the boats near the Malaysian border in the Gulf are powered by 1-cylinder, long-shaft, JLO gasoline engines (4 to 13 hp), so popular with the Moslem fishermen. These outboard engines consume 2 to 3 liters of gasoline per hour. All are started manually.

Only a few of these boats carry tools or spare parts.

ภาคใต้ฝั่งตะวันออกจะใช้เป็นเรือบรรทุกสินค้าและผู้โดยสาร

เรือ ป๑-๗๑๔ ในอ่าวไทยที่จดทะเบียนแล้วจะมีจำนวนประมาณหนึ่งในสาม ส่วนทางทะเลอันดามันนั้นมเรือที่จดทะเบียนอยู่เพียงไม่กี่ลำ

การขับเคลื่อน

เรือ ป๑-๗๑๔ ส่วนมากใช้เครื่องยนต์ดีเซลกลางลำ ชนิด ๑ หรือ ๒ สูบ ขนาดไม่เกิน ๒๓ แรงม้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ ๒๐ ลิตร ส่วนเรือในอ่าวไทยบริเวณใกล้เขตแดนที่ติดต่อกับสหพันธรัฐมาเลเซียจะใช้เครื่องยนต์ทางยาวประเภทน้ำมันโซชนิด ๑ สูบ ยี่ห้อ เจ.แอล.โอ. ขนาด ๔ ถึง ๑๓ แรงม้า ซึ่งเป็นที่นิยมแพร่หลายในหมู่ชาวประมงที่เป็นมุสลิม ความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องยนต์ทางยาวเหล่านี้ชั่วโมงละ ๒ ถึง ๓ ลิตร เรือเหล่านี้จะเริ่มเดินเครื่องด้วยมือทั้งสิ้น

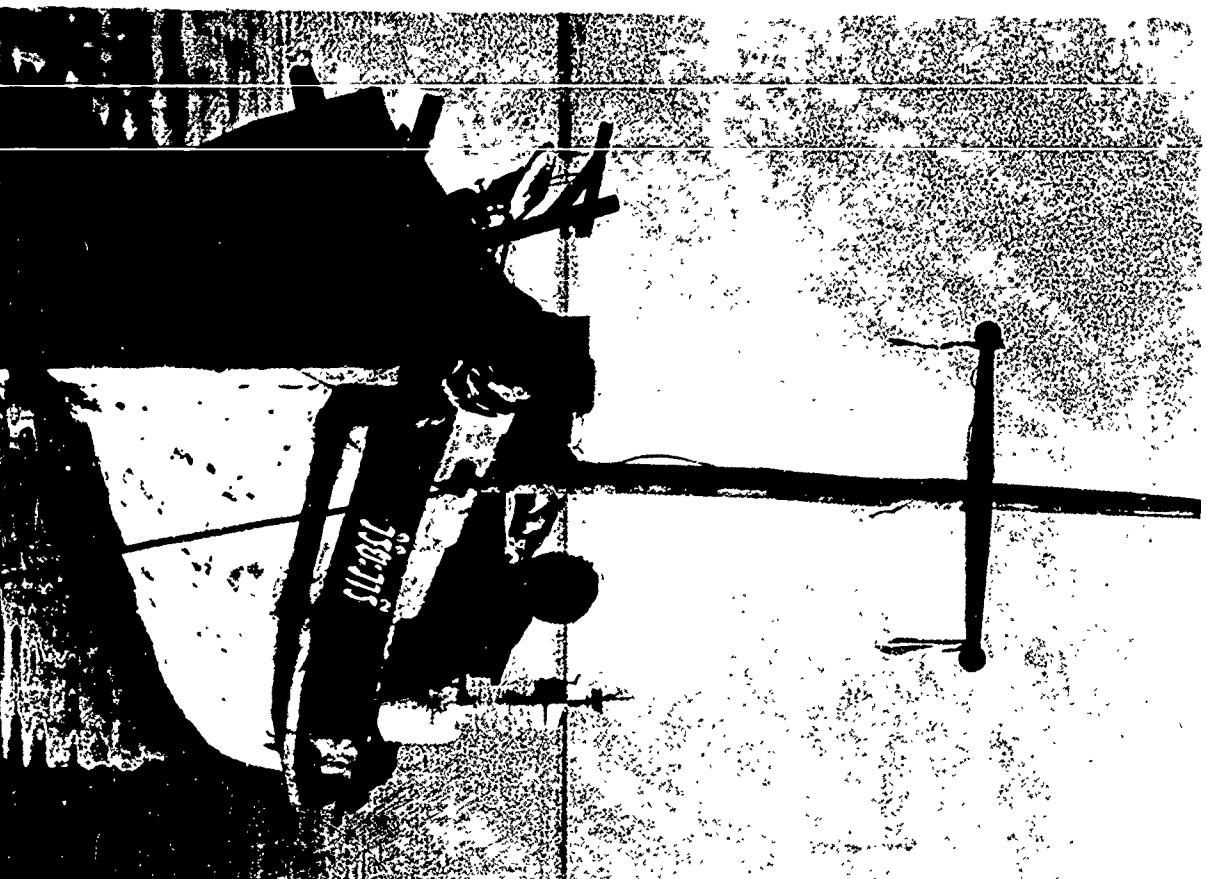
มีเรือเหล่านี้เพียงไม่กี่ลำที่มเครื่องมือซ่อมทำหรือชิ้นส่วนอะไหล่ประจำเรือ

Boxlike Structure Amidships Serves as Engine Room on Most C1-T14 Vessels

ห้องเครื่องของเรือ ป๑-๗๑๔ ส่วนมากมีลักษณะเป็นรูปสี่เหลี่ยมอยู่กลางลำ

C1-T14

Baited-Line Fisher With Crew of 2 Tied Up Offshore at Nachom-tien
เรือตกเบ็ดงูคนประจำเรือ ๒ คน กำลังจอดอยู่นอกฝั่งบ้านนาจอมเทียน



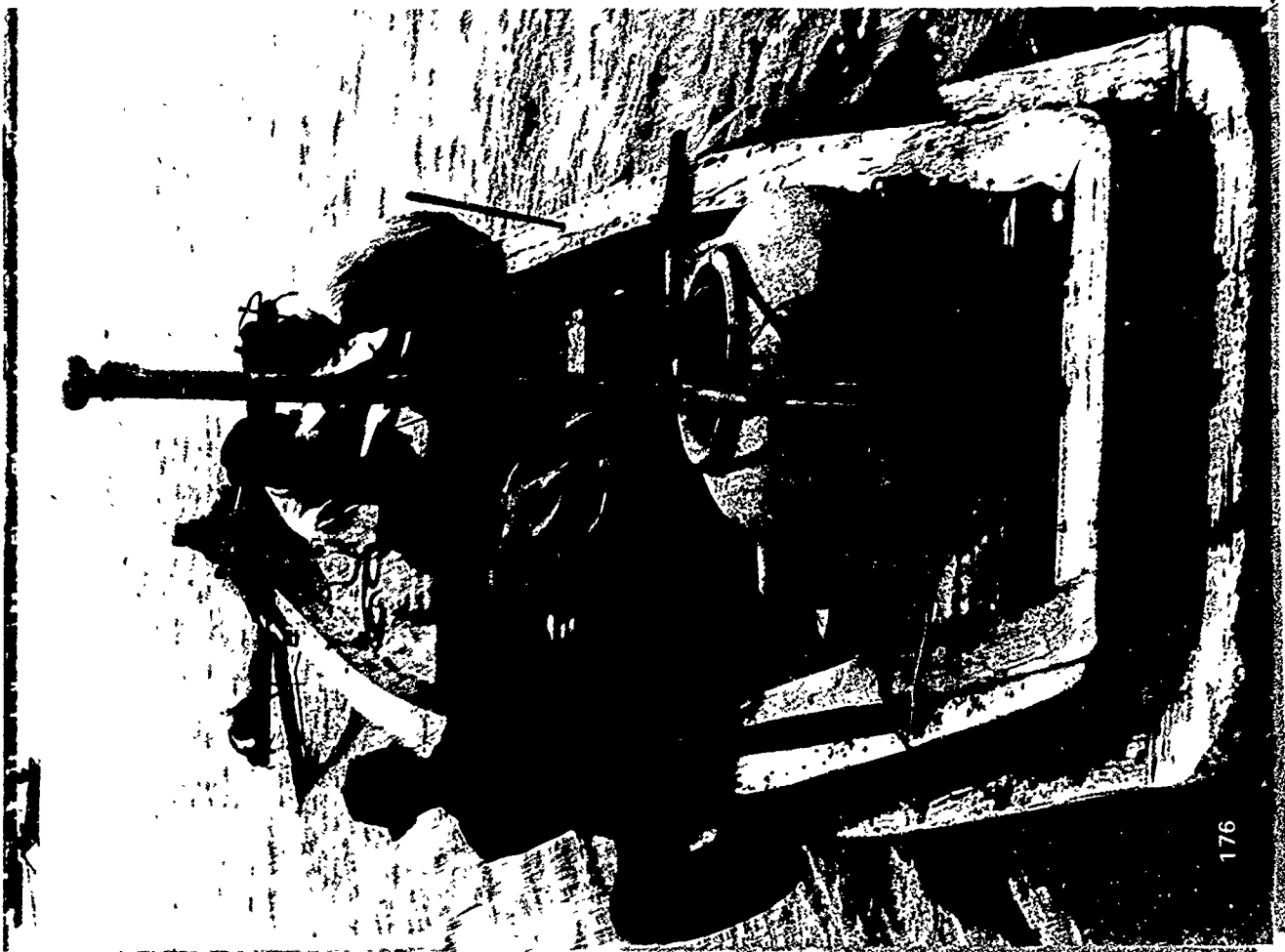
C1-T14 at Ban Pay. Note Fore-and-Aft Pole to Support Shelter for Crew
เรือ ป๑-๗๑๔ ที่บ้านแพ จะสังเกตเห็นลานพาดจากหัวเรือไปท้ายเรือ สำหรับกางพาดานให้คนประจำเรือพักอาศัย



C1-T14

Scoop-Net Fisher Working Near Haad Chao Samran

เรือที่ใช้จวนรุมขณะปฏิบัติงานใกล้หาดเจ้าสำราญ



Operational Information

Most C1-T14 fishing boats in the Gulf leave home port from late afternoon through the evening and return the next morning. Those in the Andaman Sea are about equally divided between day and night fishing, but this is not always determined by the fishing technique. Most gill netters and those vessels using long lines work at night. The traps and set bags are worked during the low tide, and most hook-and-line hand fishing is done in the daytime. Very few of these boats stay out for more than one day or night.

The list of fish caught by C1-T14 crews includes almost everything for sale in the Thai markets, but in the Gulf the catch runs heavily toward Spanish mackerel, squid, chub mackerel and swimming crab in that order. On the Andaman Sea coast the largest catch is Spanish mackerel, cobia, bonito, red snapper, and shark.

Some C1-T14 have cooking facilities. The others bring food prepared from home or carry only drinking water.

The catch is usually well under 100 kg for all but the gill netters which bring in about 200 kg and have reported a catch as high as 1,000 kg on a good day. On the Andaman Sea coast those fishing with long lines and hand hooks

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือประมง ป๑-๓๑๔ ในอ่าวไทยส่วนมากจะออกจากท่าจอดพักในตอนบ่ายมาก ๆ ถึงเย็น และกลับตอนเช้าวันรุ่งขึ้น ส่วนเรือทางทะเลอื่นนั้นเป็นเรือออกทำการประมงในเวลากลางวันกับเวลากลางคืนมีจำนวนอย่างละเท่า ๆ กัน ทั้งนี้โดยมีได้จนถึงวิธีการประมง (เครื่องมือ) ที่ใช้โดย เรือส่วนมากที่ใช้อวนติดตาและเบ็ดราวจะปฏิบัติงานในเวลากลางคืน เรือที่จับปลาด้วยเครื่องมืออื่น ๆ และโพงหางปฏิบัติงานในเวลากลางวัน และเรือที่พัฒนาส่วนมากจะทำงานในเวลากลางวัน ส่วนเรือที่ออกปฏิบัติงานเกินกว่าหนึ่งวันหรือหนึ่งคืนนั้น จะมีอยู่เพียงไม่กี่ลำนัก

บรรดาสัตว์ทะเลต่าง ๆ ที่เรือ ป๑-๓๑๔ จับมาได้ก็เกือบทั้งหมดที่ชุมชนท้องถิ่นอยู่ในตลาดเมืองไทยทั่วไปนั่นเอง แต่ที่จับได้ในอ่าวไทยนั้นส่วนใหญ่จะไม่แก่ ปลาอินทรี ปลาหมึก ปลาทุ และปูม้า ตามสถิติปริมาณจากมากไปน้อย ส่วนที่จับได้มากที่สุดก็จะเป็นทางทะเลอันดามันได้แก่ ปลาอินทรี ปลาร่องทะเล ปลาโอ ปละทะเล และปลาฉลาม

usually preserve the catch in ice. Few of the gill netters or trappers use ice. Only a few of the Gulf boats use ice. Salt is rarely used.

Five or 6 kt is the maximum speed for most C1-T14.

Equipment

C1-T14 have no mechanical means for handling the catch. It is usually offloaded in baskets or boxes. Radio receivers are rare, and none carries a transmitter. Night navigation is by the stars. In the day, landmarks are followed.

Most C1-T14 have a hand-operated bilge pump. Ground tackle usually consists of one anchor of wood, metal, or a combination of the two. A few have two anchors. In the Gulf these are attached to a cable up to 80 m long. In the Andaman Sea, wood and stone anchors are also used and the anchor cables are longer—up to 200 m.

Only a few C1-T14 in the Gulf have 2 or 3 electric lights. Most carry a single lantern, used mainly to attract squid. None carries formal safety equipment. Floats are available in an emergency. A dynamo charger is infrequently carried.

เรือ ป๑-๗๑๔ บางลำมีเครื่องหุงหาอาหารอย่างดี ส่วนนอกนั้นจะนำอาหารที่หุงหาแล้วจากบ้านไป หรือมีไปแต่หม้อรับประมาณอย่างเดียวกัน

ปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้สำหรับเรือทั่วไปมีค่ากว่า ๑๐๐ กก. แต่เรือที่ใช้เวลานานติดตาจะจับได้ประมาณ ๒๐๐ กก. และเคยทราบว่ามีบางวันที่มีโชคได้ถึง ๑,๐๐๐ กก. ก็มี การเก็บรักษาสัตว์ทะเลที่จับได้นั้น สำหรับเรือประมงทางฝั่งทะเลอันดามันที่ใช้เบ็ดราวและตกเบ็ดจะแช่น้ำแข็ง และเรือที่ใช้วนติดตามและเครื่องมือประเภทตกกันเข่งไม่กล้าใช้น้ำแข็งแช่ ส่วนเรือทางอ่าวไทยก็ใช้น้ำแข็งแต่เข่งไม่กล้ากัน และบนกระดานเกล็ดก็ไม่กล้าใช้กัน

เรือ ป๑-๗๑๔ มีส่วนมากมีความเร็วสูงสุด ๕ หรือ ๖ นอต

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๑-๗๑๔ ไม่มีเครื่องมือออกทะเลแรงสำหรับใช้ยกสัตว์ทะเลที่จับได้เลย มักจะขนถ่ายขึ้นจากเรือด้วยการบรรจุลงในหลวหรือลัง เครื่องรับวิทยุไม่ใคร่จะมีใช้กัน ส่วนเครื่อง

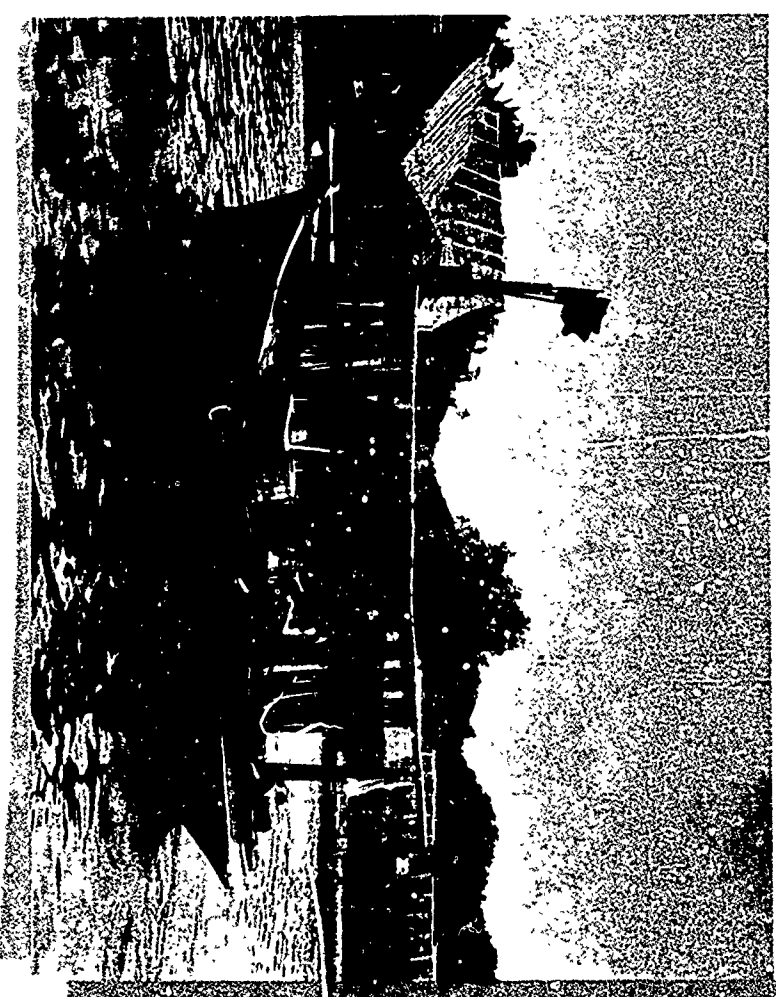
ส่งไม่มียก การเดินเรือในเวลากลางคืนจะอาศัยดวงดาว ส่วนในเวลากลางวันก็อาศัยที่หมายบนฝั่ง

เรือ ป๑-๗๑๔ ส่วนมากจะมีตู้เย็นไว้แช่อาหารหรือใช้ต้มของที่ทำด้วยไม้ โลหะ หรือทองไม้และโลหะผสมกันหมดตัว มีเรือเข่งไม่กี่ลำที่ใช้สนหรือสองตัว เรือในอ่าวไทยจะใช้ตาข่ายขนาดยาวไม่เกิน ๘๐ ม. ส่วนทางทะเลอันดามันจะใช้สนไม้ที่หั่นถ่วง และตาข่ายยาวไม่เกิน ๒๐๐ ม.

เรือ ป๑-๗๑๔ ส่วนมากมีลมเข้าท้ายเพียงดวงเดียว เพื่อใช้ส่งลมพัดลมหมึกเป็นส่วนใหญ่ ส่วนเรือในอ่าวไทยจะมีเพียงไม่กี่ลำที่มีไฟเรือเดินที่ใช้ไฟฟ้า ๒ หรือ ๓ ดวง สำหรับเครื่องช่วยชีวิตนั้นไม่มีเลย นอกจากที่ปล่อยทิ้งไว้ในกรณีฉุกเฉินและมักมีไดนาโมสำหรับประจุไฟประจุเรือด้วย

C1-T14 Approaching Pak Nam With Fishing Gear Drying on Fore-and-Aft Pole

เรือ ป๑-๗๑๔ กำลังแล่นเข้าปากน้ำ มีเครื่องมือจับปลาตากอยู่บนกานพาดจากหัวเรือไปท้ายเรือ



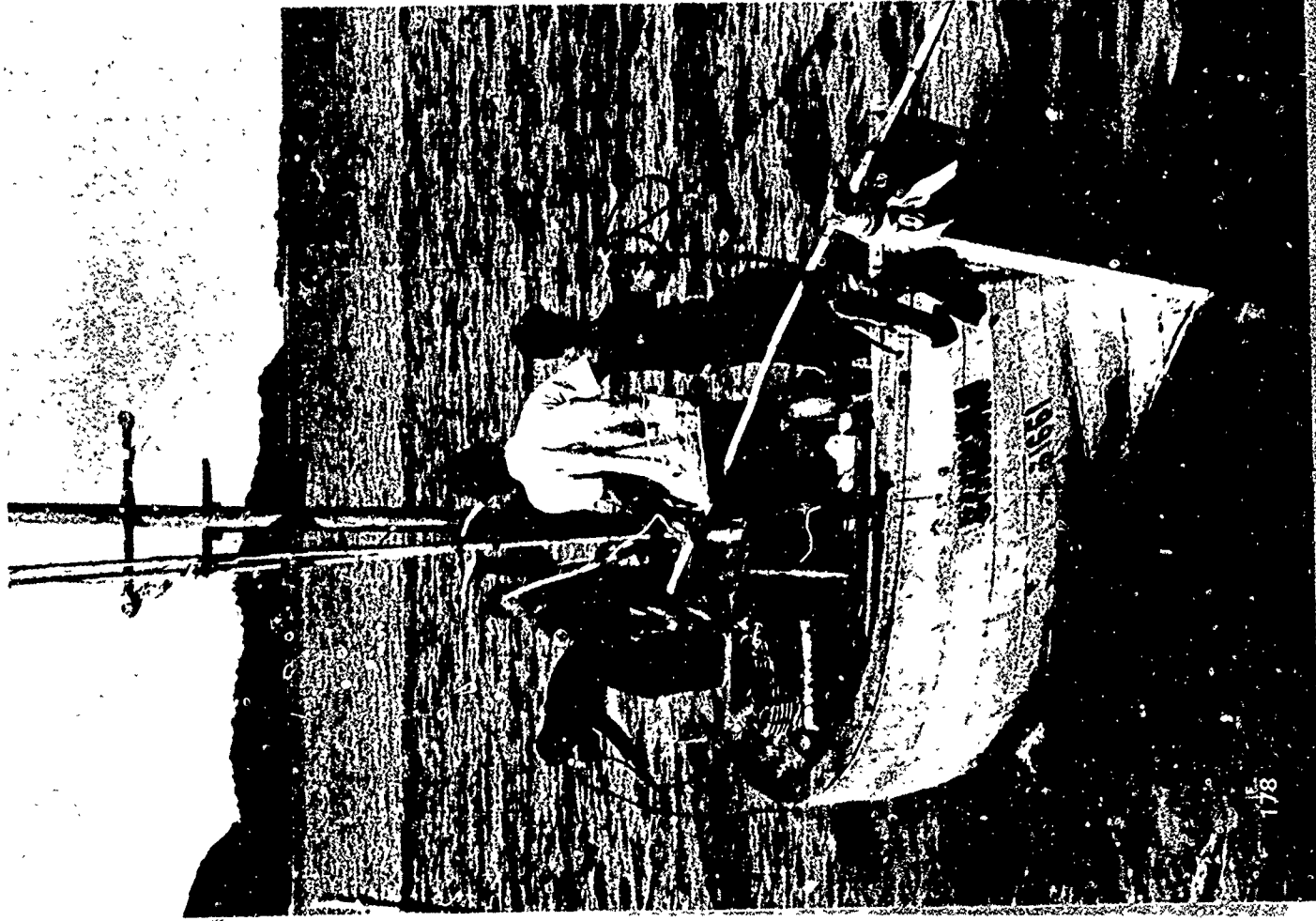
C1-T14

Crew

The size of the crews of C1-T14 coastal vessels ranges from 1 to 9. Two-thirds of the boats in the Gulf are operated by only 2. In the Andaman Sea, the gill netters usually are operated by crews of 2 to 3 and the long-line fishers by 5.

Military Potential

C1-T14 vessels are found all along the Thai coast in large numbers and operate both day and night.



คนประจำเรือ

เรือชายฝั่ง ป๑-ช๑๔ มีคนประจำเรือตั้งแต่ ๑ ถึง ๕ คน ถ้ามารับเรือในอ่าวไทยจำนวนสองในสามจะมีคนประจำเรือเพียง ๒ คน ส่วนเรือทางทะเลอันดามันก็ใช้อาววนติดตาก็มีคนประจำเรือ ๒ หรือ ๓ คน และเรือที่ใช้เบ็ดราวมี ๕ คน

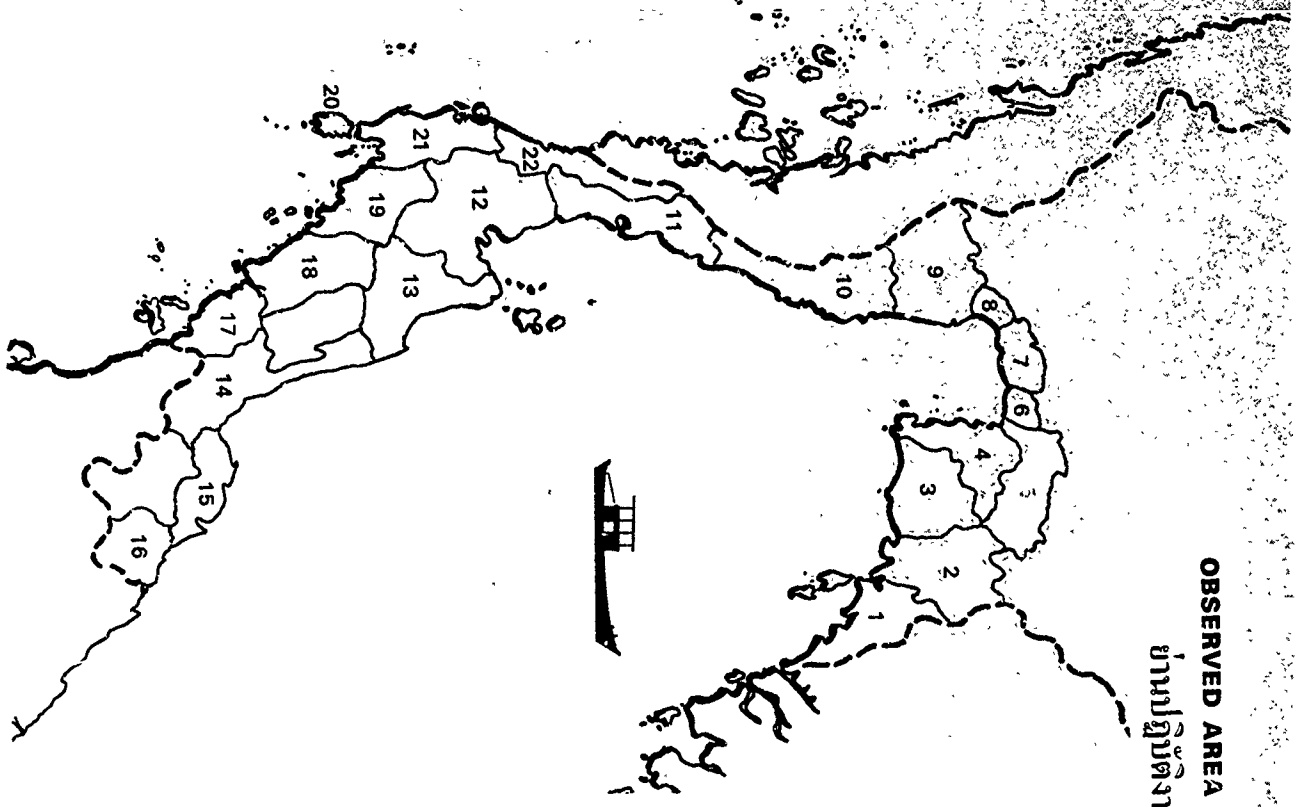
ศักยภาพทางการทหาร

เรือ ป๑-ช๑๔ เหล่านี้จะพบเห็นได้เป็นจำนวนมาก ๆ ตามชายฝั่งทะเลทั่ว ๆ ไปของประเทศไทย (อ่าวไทยและภาคใต้ฝั่งตะวันตก) ตลอดทั้งกลางวันและกลางคืน

This C1-T14 Fishes for Spanish Mackerel or Squid 1 to 3 Miles Off-shore Near Ban Plar

เรือ ป๑-ช๑๔ จับปลาอินทรีและปลาหมึกห่างจากฝั่ง ๑ ถึง ๓ ไมล์ ที่บ้านปลา

OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

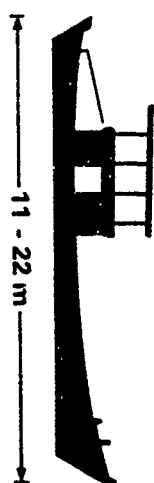
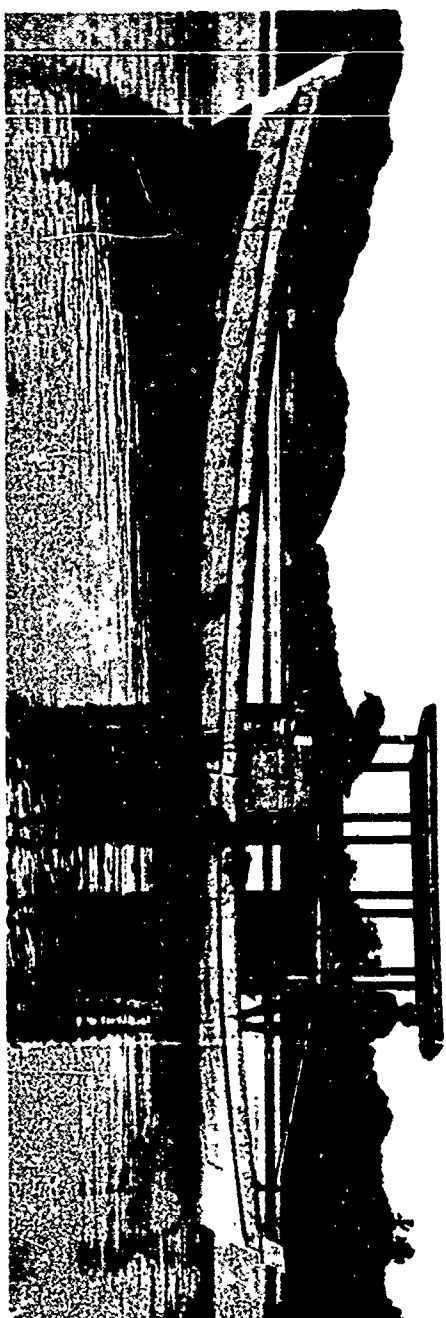


- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C2-T1



C2-T1



C2-T1 TYPE FISHING

BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
11 - 22 m	2 - 4 m	8.7 - 33	5.4 - 22
1 diesel engine	1 diesel engine		
OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
Andaman Sea near Satul	3 %	18 %	
Double ended High bow, Straight, extended stem and sternpost. High cabin aft	TYPE OF CATCH / CARGO		
	Varied		

General Information

C2-T1, is found on the west coast of Thailand near Satul and the southern islands. This boat is also reported to be common in Malaysian waters. Some 11 boats have been built in Malaysia.

These are the largest of the Class 2 boats and are said to be the most seaworthy. The majority are capable of going 40 to 50 miles to sea and staying out for a week.

Fishers make up the largest group of C2-T1. Other methods of fishing are also employed, such as use of baited hooks and wire-basket traps. The bottom on this type of boat is usually spacious. Sometimes it is over 3 m long.

ป๒-๗๑

ใช้เงิน

ประมาณ

ความยาวของลำ	ความกว้างสุด	กินเวลา	กินคน	การขับเคลื่อน
๑๑-๒๒ ม.	๒-๔ ม.	๘.๗-๓๓	๕.๔-๒๒	เครื่องยนต์ ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ท่าเรือปฏิบัติงาน	ทะเลอันดามันบริเวณสตูล	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๕-๑.๔ ม.	จนถึงขนาดเส้น	๓%	๑๘%	
ลักษณะลำ	ลักษณะลำ	หัวเรือสูง	หางเรือยาว	ชนิดลำนี้จะเก็บใบ/ลิ้น
หัวเรือเป็นรูปเรือใบ	ตรงขึ้นบน	และลำท้ายสูง	มนานชนิด	

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๒-๗๑ นี้จะพบเห็นได้ในบริเวณภาคใต้ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย ใกล้จังหวัดสตูล และบริเวณหมู่เกาะตอนใต้ ปรากฏตามรายงานว่ามีเรือประเภทชนิดนี้อย่างแพร่หลายในน่านน้ำทะเลชอติด้วย เรือ ป๒-๗๑ นี้ บางลำอยู่ในทะเลชอติ

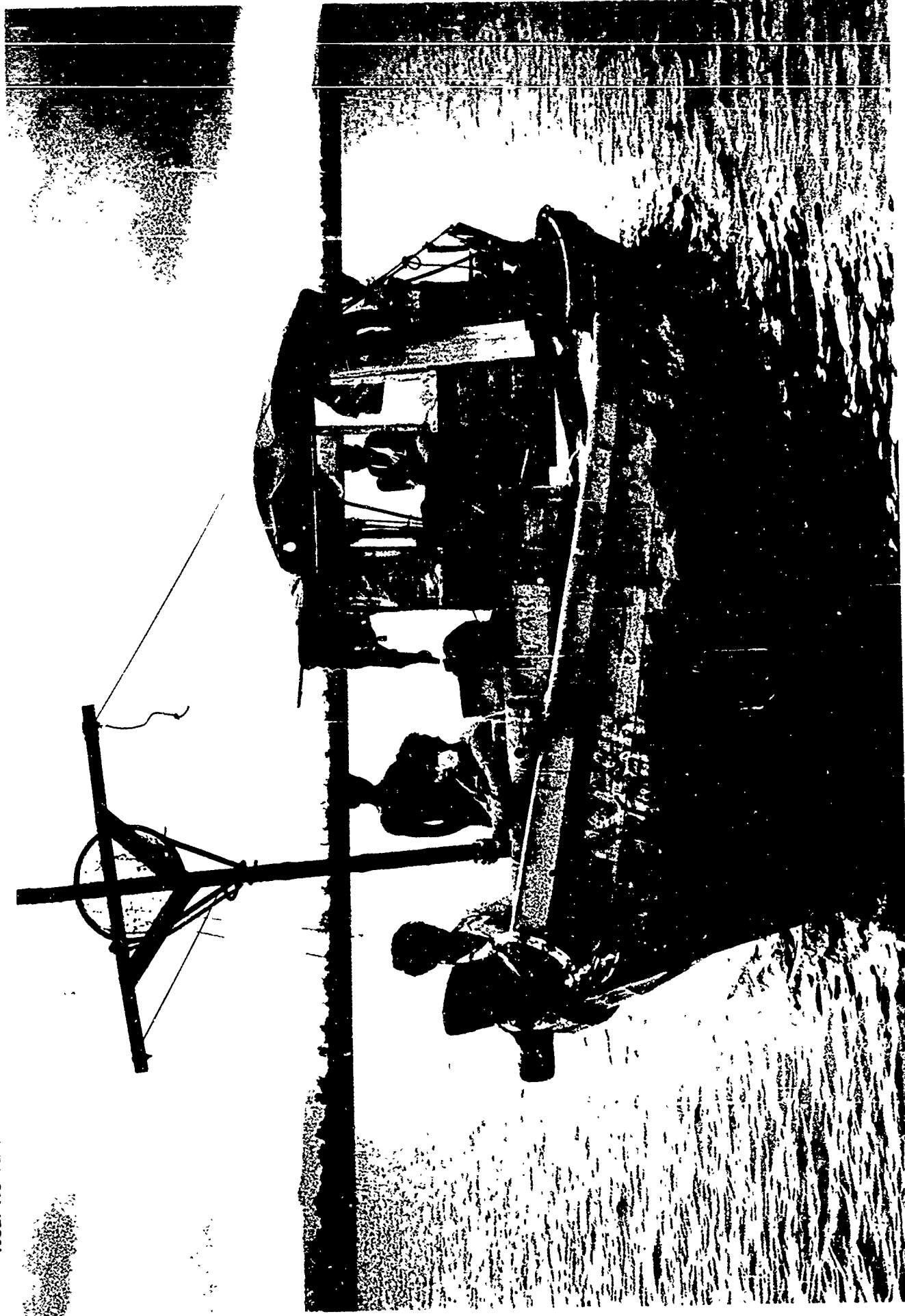
เรือเหล่านี้เป็นเรือขนาดใหญ่ที่สุดในบรรดาเรือประเภทที่ ๒ ด้วยกัน และกล่าวกันว่ามีความสามารถในการออกทะเลได้ดีที่สุด ส่วนมากสามารถออกทะเลได้ไกล ๕๐ ถึง ๕๐ ไมล์ และอยู่ได้นานถึงหนึ่งสัปดาห์

ส่วนใหญ่เรือ ป๒-๗๑ ใช้เป็นเรืออวนลาก ส่วนที่เหลือนอกนั้นใช้เครื่องมือจับปลาชนิดอื่น เช่นเบ็ดตกปลาและลอบซึ่งทำด้วยลวดตาข่าย เก่งของเรือตามปกติจะกว้าง

C2-T1

C2-T1 Otterboard Trawler Catches up to 500 Kg of Fish Daily
Near Ko Tarutao. Boxes on Deck Are for Offloading Catch

เรือ ป๒-ช๑ ทำใช้วางลากแบบแผ่นตะเฝ้ สามารถจับปลาได้ไม่เลือกชนิด
๕๐๐ กก. โกลีเกาะตะรุเตา ลังที่อยู่หน้าดาดฟ้าเรือใช้สำหรับขนถ่ายปลาแบ่งได้



C2-T1

and frequently has two decks. The boats are decked and have up to 7 hatches.

Two-thirds of these vessels are registered.

Propulsion

The C2-T1 coastal vessels are powered by a wide variety of diesel engines up to 6 cylinders and 66 hp. Fuel reserves up to 1,800 liters are known, but the majority of these boats carry 400 liters. Only the larger engines are started electrically. Spare parts include small items such as packing and belts. Most C2-T1 have tools on board.

Operational Information

The majority of the C2-T1 are trawlers which leave home port in late afternoon or evening. Some follow a trap line around Ko Adang, and this keeps them out for a week at a time. All these boats carry provisions for their round trip and the food is prepared on board.

ขนาดยาวกว่า ๓ ม. และมักจะเป็นที่สองชั้น เรืออาจมีไม้เต้านและฝาปิด
ราวบันได ฯลฯ

จำนวนสองในสามของเรือเหล่านี้ จดทะเบียนแล้ว

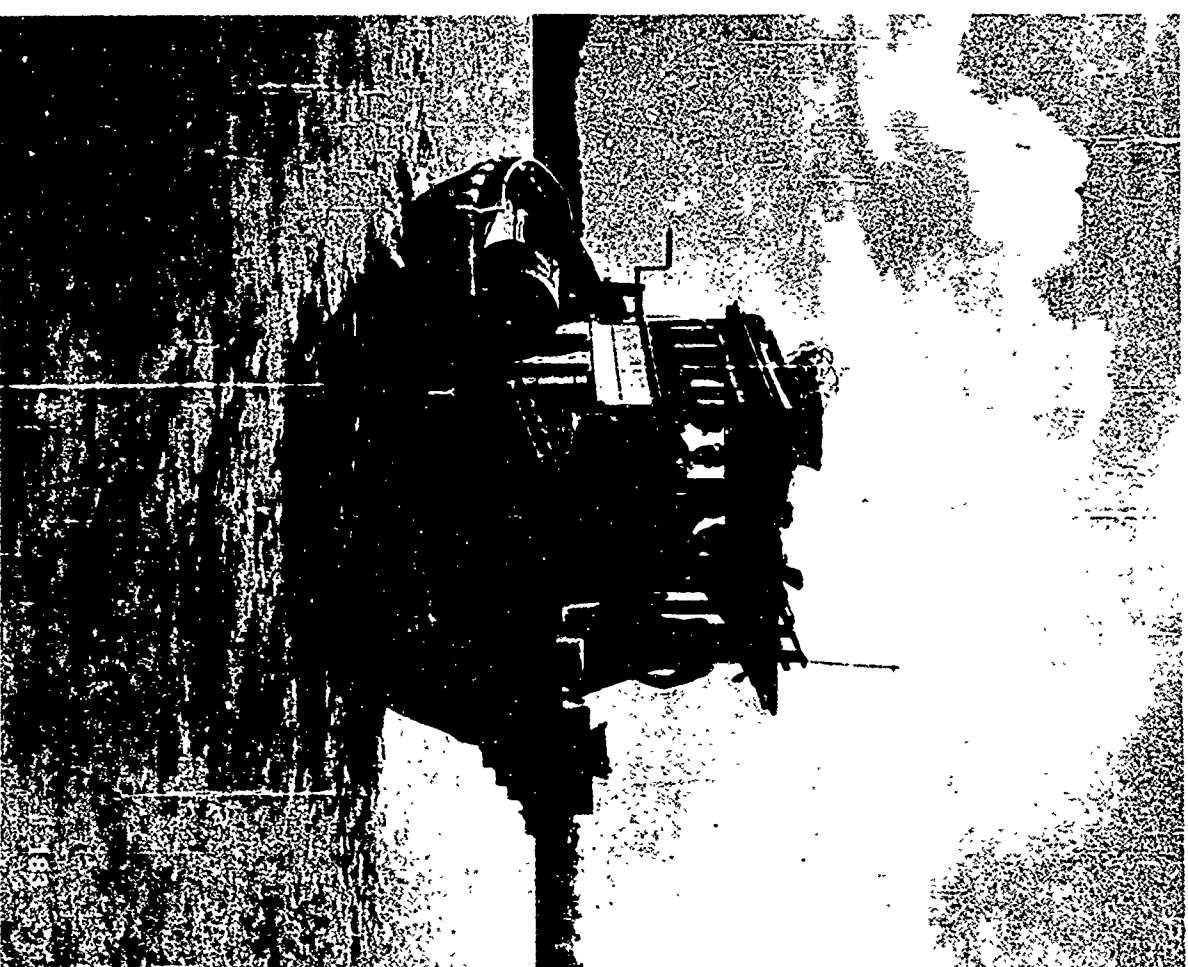
การขับกล่อ่น

เรือซีที ๑-๒-๓ ใช้เครื่องยนต์ดีเซลและขนาดแตกต่างกันมาก อย่างสูง
ไม่มาก, ยี่สิบ และหก แรงม้า ความจุน้ำมันเชื้อเพลิงเท่าๆกัน ๑,๘๐๐ ลิตร
แต่เรือขนาดเล็กได้ ๔๐๐ ลิตร เพราะเครื่องยนต์ขนาดเล็กกว่านั้นที่เรือเล็กอาจด้วย
ไปใช้ มีชิ้นส่วนอะไหล่ย่อย ๆ เช่น ประเก็น และสายพาน เรือส่วนมากมีเครื่องมือ
ดัดแปลงไปด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ๑-๒-๓ นั้นส่วนใหญ่เป็นเรือขนาดเล็ก จะออกทำออกหากไปในตอนบ่ายมาก ๆ
หรือตอนเย็น บางลำก็ออกไปวางลอบบริเวณรอบ ๆ เกาะอาดัง ออกไปเที่ยวต่าง ๆ จะใช้
ของบางลำได้ฟรี โดยบางครั้งจะออกไปให้พ่อค้ารับแต่ละเที่ยว และหุงต้มกินในเรือ

This C2-T1 Wire-Basket-Trap Fisher Was Built in Malaysia. It Operates From Temalang. Note Jerry-Built Poop Deck
เรือ ๑-๒-๓ ที่ใช้ลอบตะกร้าลวดนี้ สร้างในมาเลเซีย ปฏิบัติงานจากบ้าน
เตมาลิง จะสังเกตเห็นคาบท้ายเรือที่พ่อค้ารับขึ้นมา





- 1 Ground Tackle, Boxes for Offloading Fish, and Crew's Dinner Clutter Forward Deck of C2-T1 Trawler
- 2 Inside View of Cabin
- 3 Trawl Net Being Repaired on Board
๔. ผูก ถังได้ปลา และอาการเริ่มของปลาน้ำจืดที่จับได้ตอนกลางคืน
๕. กุ้งขาวในถัง
๖. กุ้งขาวในถัง



C2-T1

Some also have a hand-operated pump. There is usually 1 steel anchor attached to a cable 100 m in length.

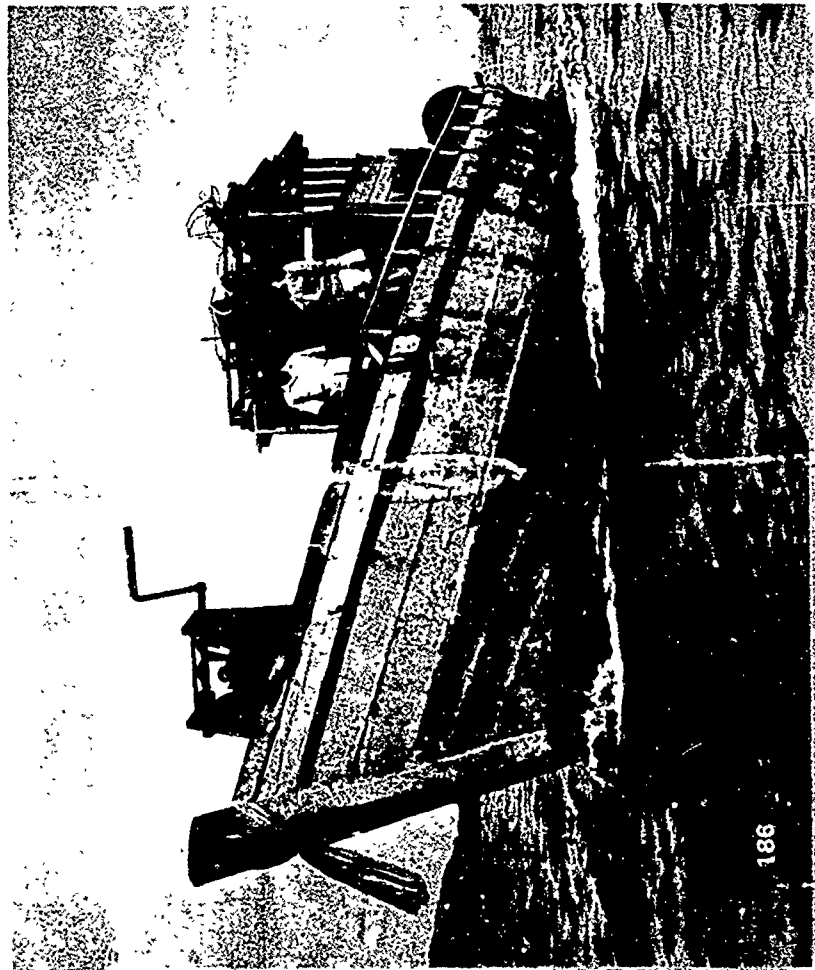
Three electric lights are usual, but sometimes there are only 2. A few C2-T1 use only a lantern. The only spotlights are large flashlights. No safety equipment is carried.

Crew

The trawlers carry a crew of 6. Most other C2-T1 have only 4.

Two Basic Cabin Styles Are Represented on the Trawler (1) and the Gill-Net Fisher (2)

กึ่งแทกรมรดาสองแบบคือ (๑) เรืออวนลาก และ (๒) เรืออวนติดตา



Military Potential

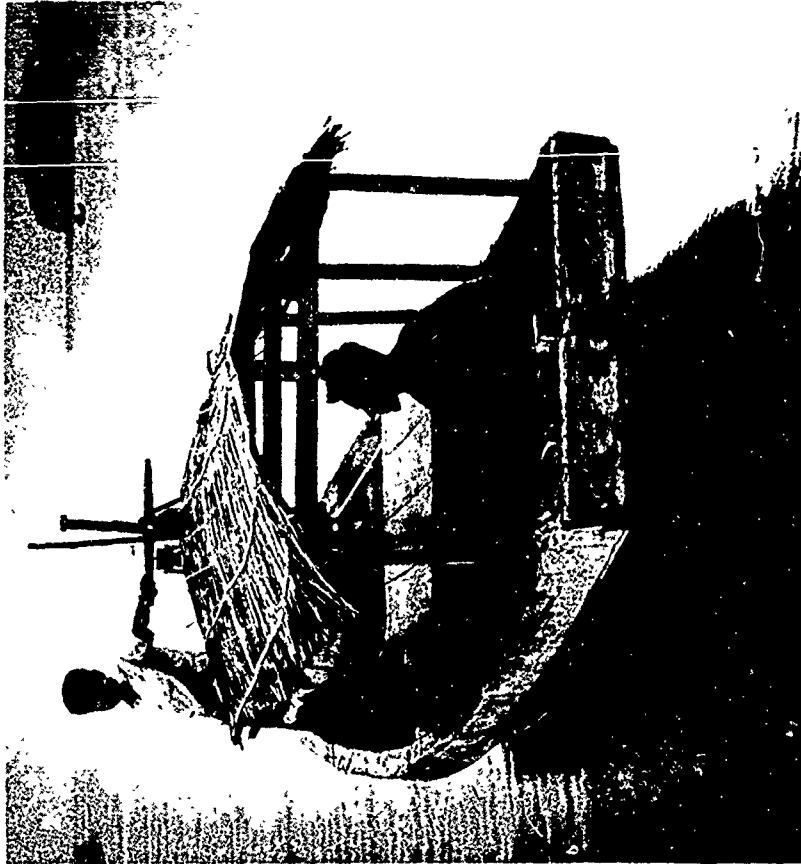
C2-T1 are often large boats with large cabins and covered compartmented holds. These craft can operate well out to sea.

คนประจำเรือ

เรือ ป๒-๗๑ ที่ใช้อวนลากมีคนประจำเรือ ๖ คน ส่วนเรืออื่นๆ นอกเหนือจากนี้จะมีคน ๔ คน

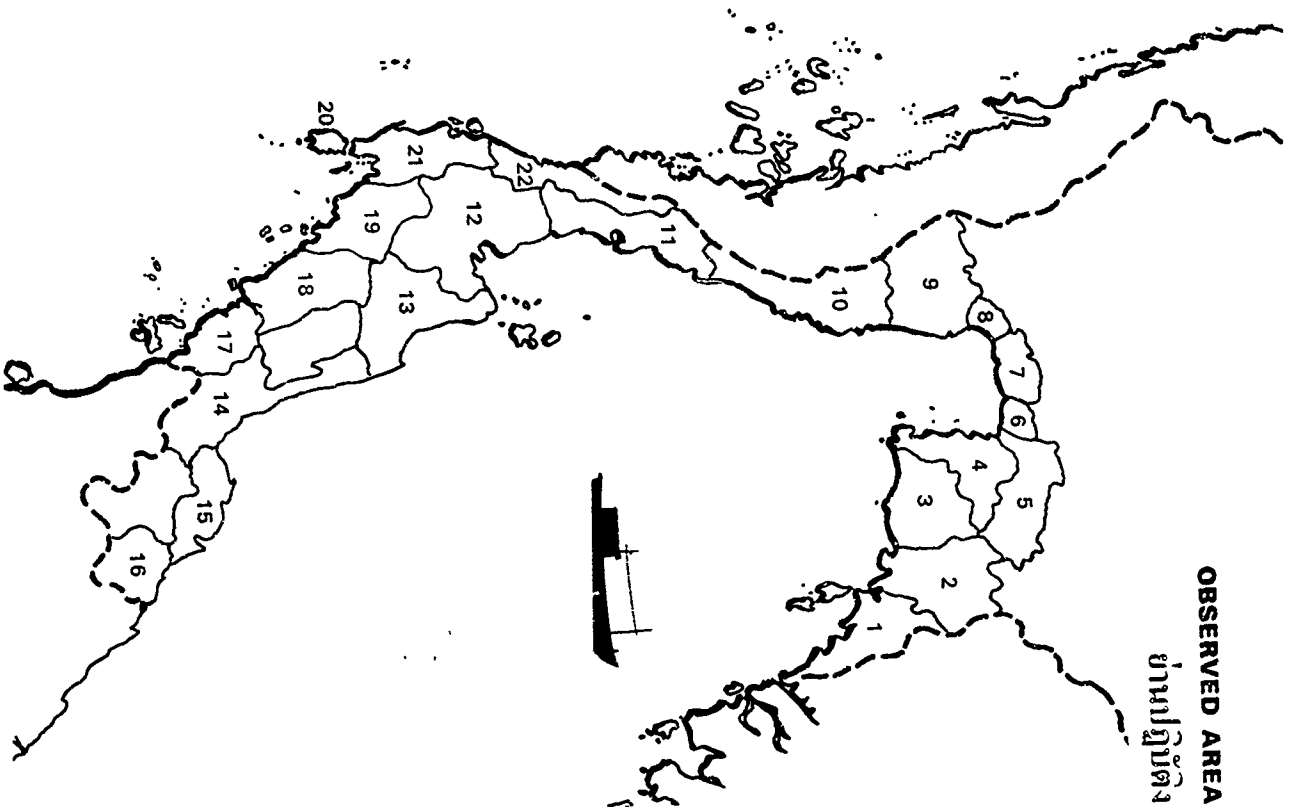
ศักยภาพทางการ

เรือ ป๒-๗๑ มักเป็นเรือขนาดใหญ่ มีทั้งกว้างและระวางบรรทุกที่พิเศษพิเศษ แต่สามารถออกปฏิบัติงานในทะเลได้เป็นอย่างดี



CLASS 2 - TYPE 2

OBSERVED AREA OF OPERATION ย่านปฏิบัติการทางบก

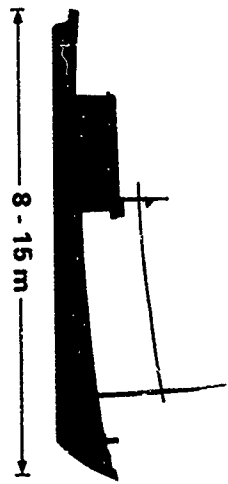
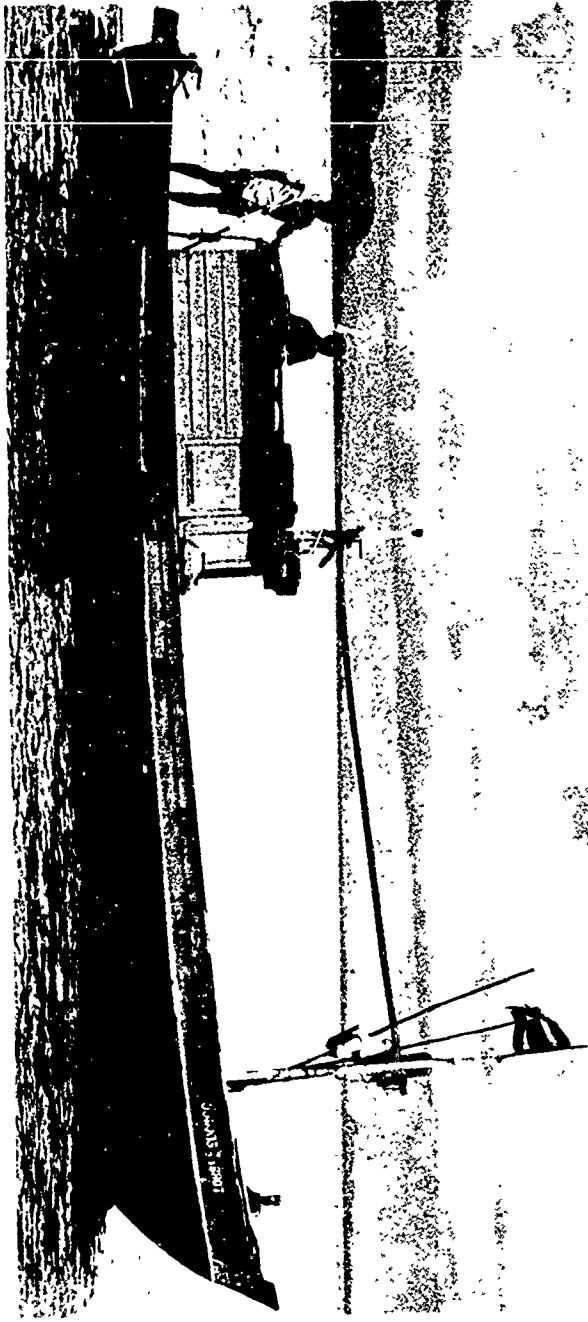


- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C2-T2



C2-T2



C2-T2		TYPE	FISHING/CARGO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
8 - 15 m	1.9 - 3.3 m	2.2 - 9.5	1.3 - 4.3	1 diesel engine
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY
0.5 - 1.2 m	Andaman Sea coast		3%	13%
RECOGNITION FEATURES		TYPE OF CATCH / CARGO		
Double-ended. High bow. Straight, extended stem and sternpost. Low cabin aft		Varied		

General Information

The majority of C2-T2 coastal vessels are found near the southern islands off the west coast of Thailand, gill-net fishing for Spanish mackerel or carrying cargo and passengers. Some work set traps or baited long lines.

The low cabin usually is about 2.5 m long. Some of these cabins are little more than a permanent roof of thatch with a few supporting braces.

The hull is usually decked and has one or more hatches leading to the hold. Most C2-T2 are registered.

Propulsion

The C2-T2 are powered by manually started, 1-or 2-cylinder diesel engines

ป ๒-๗๒		ใช้งาน		ประมาณ/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินการต	กินหน	การขับกล้อ	ผู้
๘-๑๕ ม.	๑.๕-๓.๓ ม.	๒.๒-๕.๕	๑.๓-๔.๓	๑ เครื่อง	๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้		
๐.๕-๑.๒ ม.	ชายฝั่งทะเลอันดามัน	๓%	๑๓%		
ลักษณะประจำตัวเรือ		หัวเรือสูง กว้างหัวท้าย		ชนิดตัวทะเลที่จับได้/สินค้า	
หัวเรือทำเป็นรูปสามเหลี่ยม หัวเรือสูง กว้างหัวท้าย		ตรงขนานกับ และกับท้าย		นามชนิด	

ข่าวสารทั่วไป

เรือชาวฝั่ง ป๒-๗๒ นี้ จะพบเห็นเป็นจำนวนมากในบริเวณใกล้หมู่เกาะทางภาคใต้ นอกฝั่งตะวันตกของประเทศไทย ทำการจับปลาอินทรีด้วยอวนตักตา หรือใช้ลวดยาง ถิ่นค้าและผู้โดยสาร บางลำใช้จับปลาค้างคาวเครื่องมือตกปลาเรือเบ็ดราวนี้เขื่อน

ลักษณะของแ่งเตี้ยและแ่งกับมีความยาวประมาณ ๒.๕ ม. แ่งของเรือเหล่านี้บางลำก็ เพื่อง่ายแก่การลากจูงจากถาวร และไม้สาค่อยๆไม่กิน

ตัวเรือมักมีดาดฟ้าและระวางบรรทุกหนักระวางหรือมากกว่า แต่ระวางมีไม้ปัด เรือ ป๒-๗๒ ส่วนมากจะจดทะเบียน

การขับกล้อ

เรือ ป๒-๗๒ นี้ใช้เครื่องยนต์ดีเซลที่เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ชนิด ๑ หรือ ๒ สูบ ขนาด

C2-T2

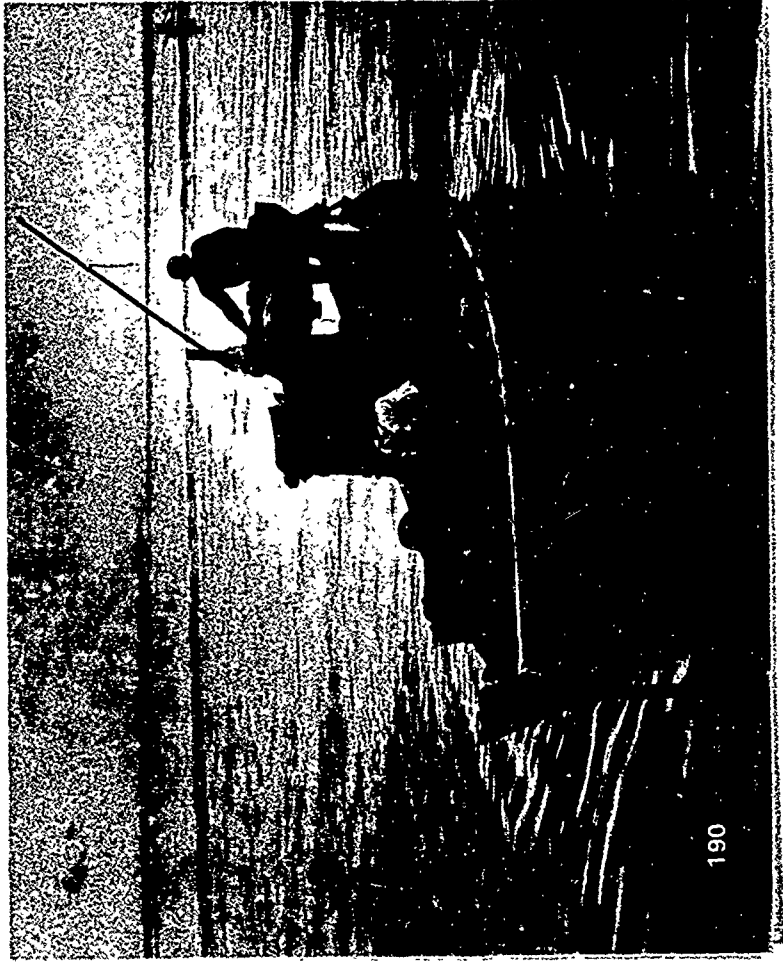
of up to 18 hp. Their fuel reserve is usually 40 liters but runs as high as 180 liters. Tools are carried on board.

Operational Information

The gill netters are night fishers. Leaving home port in the afternoon, they are gone for one or two nights and return in the morning. Those working set traps usually go out at low tide and make their trip in half a day.

Gill-Net Fisher on Andaman Sea Leaves Home Port in Late Afternoon to Fish All Night

เรือประมงที่ใช้วางติดตาทางทะเลอันดามัน จะออกจากท่าในเวลาเย็น เพื่อจับปลาตลอดคืน



Some of the cargo boats follow irregular schedules hauling fish, rubber, coconuts, and miscellaneous cargo. Other cargo craft also carry passengers and make regular runs taking workers to charcoal plants. They make their round trip in about 5 hours. The fishing boats carry food for the 1 or 2 nights they stay out. About half bring cooked food from home, and the others prepare it on board.

While the gill netters primarily catch Spanish mackerel, C2-T2 also catch dorab, grouper, threadfin, barracuda, chub mackerel, sea shrimp, swimming crab, pomfret, ray, and shark. Gill netters or those working set traps may bring in 200 kg per day, but a C2-T2 using a baited long line usually has a catch of less than 80 kg. Only the gill netters preserve their catch in ice.

The maximum speed of these boats is 7 kt.

ไม่เกิน ๗ แรงม้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงตามปกติ ๔๐ ลิตร แต่มีบางลำที่จุถึง ๑๘๐ ลิตร มีเครื่องมือซ่อมทำติดไปด้วย

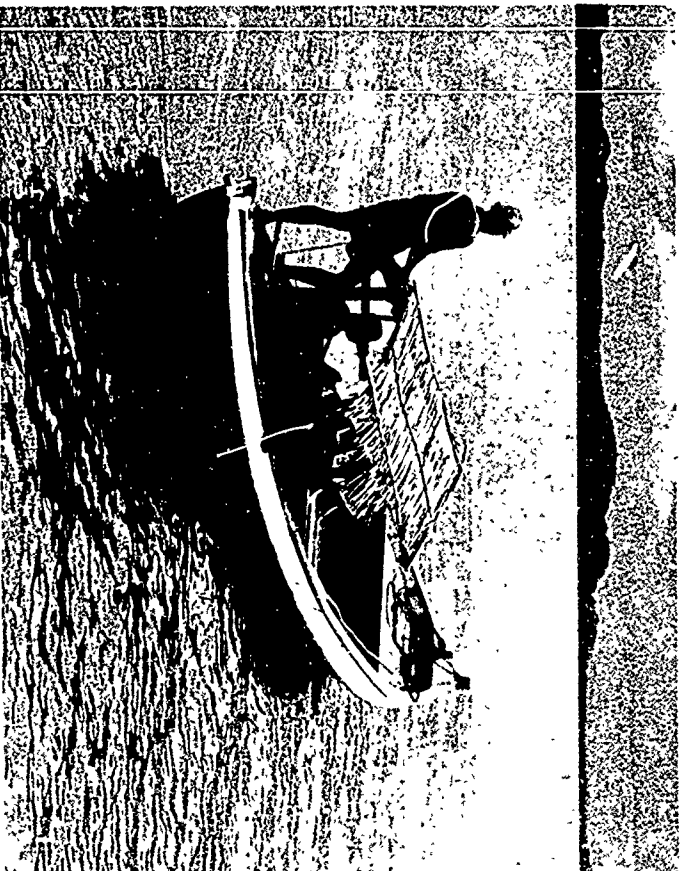
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือที่ใช้วางติดตาจะออกจับปลาในตอนกลางคืน โดยออกจากท่าออกหัดตอนบ่าย กึ่งหนึ่งเรือสองคืนและกลับในตอนเช้า เรือที่ใช้เครื่องมือดักกิน โดยปกติจะออกเรือในเวลากลางและใช้เวลาเพียงละครึ่งวัน

พวกที่เป็นเรือสินค้านั้นไม่กำหนดเวลาในการปฏิบัติงานที่แน่นอน ทำการบรรทุกปลา ขาง มะพร้าวและสินค้านานาชนิด ส่วนนอกนั้นเป็นเรือสินค้าซึ่งบรรทุกผู้โดยสารด้วย จะออกเป็นเวลาโดยรับส่งคนงานไปยังโรงงานต่างๆ ใช้เวลาหนึ่งเที่ยวไปและเที่ยวกลับประมาณ ๕ ชั่วโมง สำหรับเรือประมงจะนำเสบียงอาหารไปให้เพื่อออกปฏิบัติงานหนึ่งหรือสองคืน เรือประมาณครึ่งหนึ่งนำอาหารที่หุงต้มแล้วไปจากบ้าน ส่วนอีกครึ่งหนึ่งจะหุงหากันในเรือ

เรือ ป๒-๗๒ ที่ใช้วางติดตานี้ส่วนมากจะจับปลาอินทรีเป็นหลัก รองลงมาได้แก่ ปลาตาบลาว ปลาดุกทะเล (กระวัง) ปลากุเลา ปลาน้ำดอกไม้ ปลาทู กุ้ง ปูน้ำ ปลาจะละเม็ด ปลากะเบน และปลาลาแลน เรือที่ใช้วางติดตาหรือใช้เครื่องมือประเภทดักก็อาจจับปลาได้วันละ ๒๐๐ กก. แต่เรือ ป๒-๗๒ ที่ใช้ยี่ดราวมักจับได้น้อยกว่า ๘๐ กก. เฉพาะเรือที่ใช้วางติดตาเท่านั้นที่เก็บรักษาปลาด้วยการแช่แข็ง

เรือเหล่านี้มีความเร็วสูงสุด ๗ นอต



2

1. Cargo Boat Carries Fish, Rubber, and Coconut
2. Gill Netter Catches up to 200 Kg of Fish
3. Cargo/Passenger Boat from Palian to Ko Tarutao Usually Carries 10 Passengers
๑. เรือสินค้าบรรทุก ปลา ขาง และมะพร้าว
๒. เรืออวนติดตาสามารถจับปลาได้ไม่เกิน ๒๐๐ กก.
๓. เรือสินค้า/โดยสาร จากปะละณจนถึงเกาะตะรุเตาตามปกติบรรทุกผู้โดยสารได้ ๑๐ คน

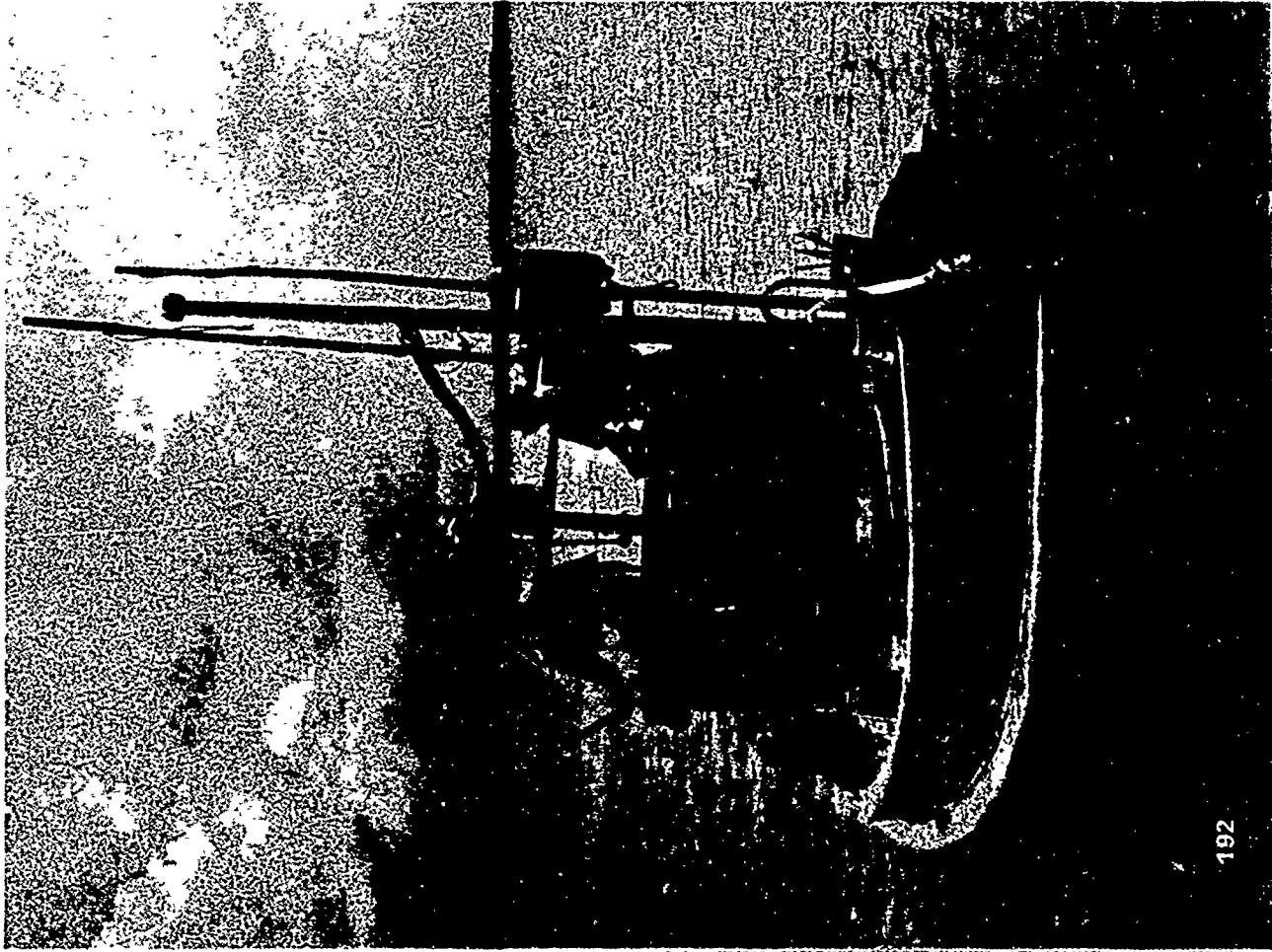


191

C2-T2

Floats for Gill Net Lashed to Mast on C2-T2

ทุ่นลอยของอวนติดตาผูกติดไว้กับเสากระโดงเรือ ป๒-ข๒



Equipment

C2-T2 have no mechanical equipment for handling the cargo or catch. The fish are often offloaded in the wooden boxes in which they have been packed in ice for preservation. The passengers and crew unload the cargo boats.

Radio equipment is not used, and only an occasional C2-T2 has a magnetic compass. One hand pump is standard. Ground tackle is usually 1 metal anchor attached to a cable up to 100 m long. A single lantern is carried. No safety gear is provided.

Crew

Fishing crews number 3 to 6. A crew of 2 to 3 handles the cargo boats.

Military Potential

The main advantage of the C2-T2 for illicit activities is its prevalence in the waters near the border at night.

เครื่องอุปกรณ์

ไม่ปรากฏว่าเรือ ป๒-ข๒ ถ้าใดมีเครื่องมือกลท่อนแรงสำหรับยกสินค้าหรือสัตว์ทะเลจับได้เลย ปลาที่จับมาได้จะขนถ่ายขึ้นจากเรือโดยบรรจุลงในถังไม้และใส่ถุงแข็งเซโฟลีนสำหรับเรือสินค้าแล้ว ผู้โดยสารและคนประจำเรือจะเป็นผู้ขนถ่ายสินค้าเอง

เรือ ป๒-ข๒ ไม่มีเครื่องวิทยุใช้กันเลย และมีเพียงบางลำที่มีเข็มทิศแม่เหล็ก ๑ เรือหนึ่ง มาตรฐานที่ใช้กันอยู่ทั่วไป คือสูบลูก ๑ เครื่อง เรือนี้ใช้สมอโลหะตัวเดียว สายสมอยาวไม่เกิน ๑๐๐ ม. ใช้โครมวู้ดงเดียว และไม่มีการช่วยชีวิตใดๆ เลย

คนประจำเรือ

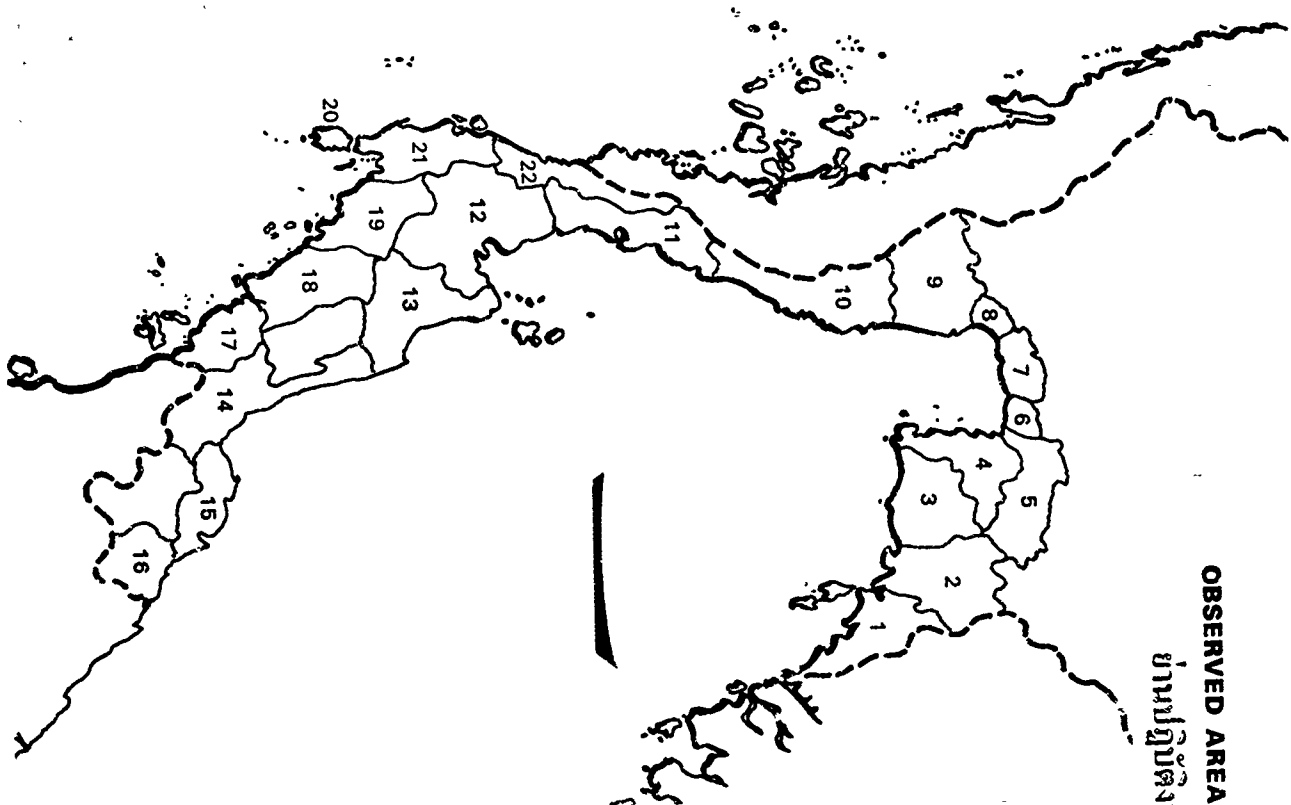
เรือประมงมีคนประจำเรือ ๓ ถึง ๖ คน ส่วนเรือสินค้าจะมีเพียง ๒ ถึง ๓ คน

ศักยภาพทางการ

เมื่อมีเรือ ป๒-ข๒ ออกปฏิบัติงานกันเป็นจำนวนมากๆ ในบริเวณก้นน้ำใกล้ชายแดนในเวลากลางคืนก็จะเป็ประโยชน์แก่การปฏิบัติงานที่ผิดกฎหมายได้มากขึ้น

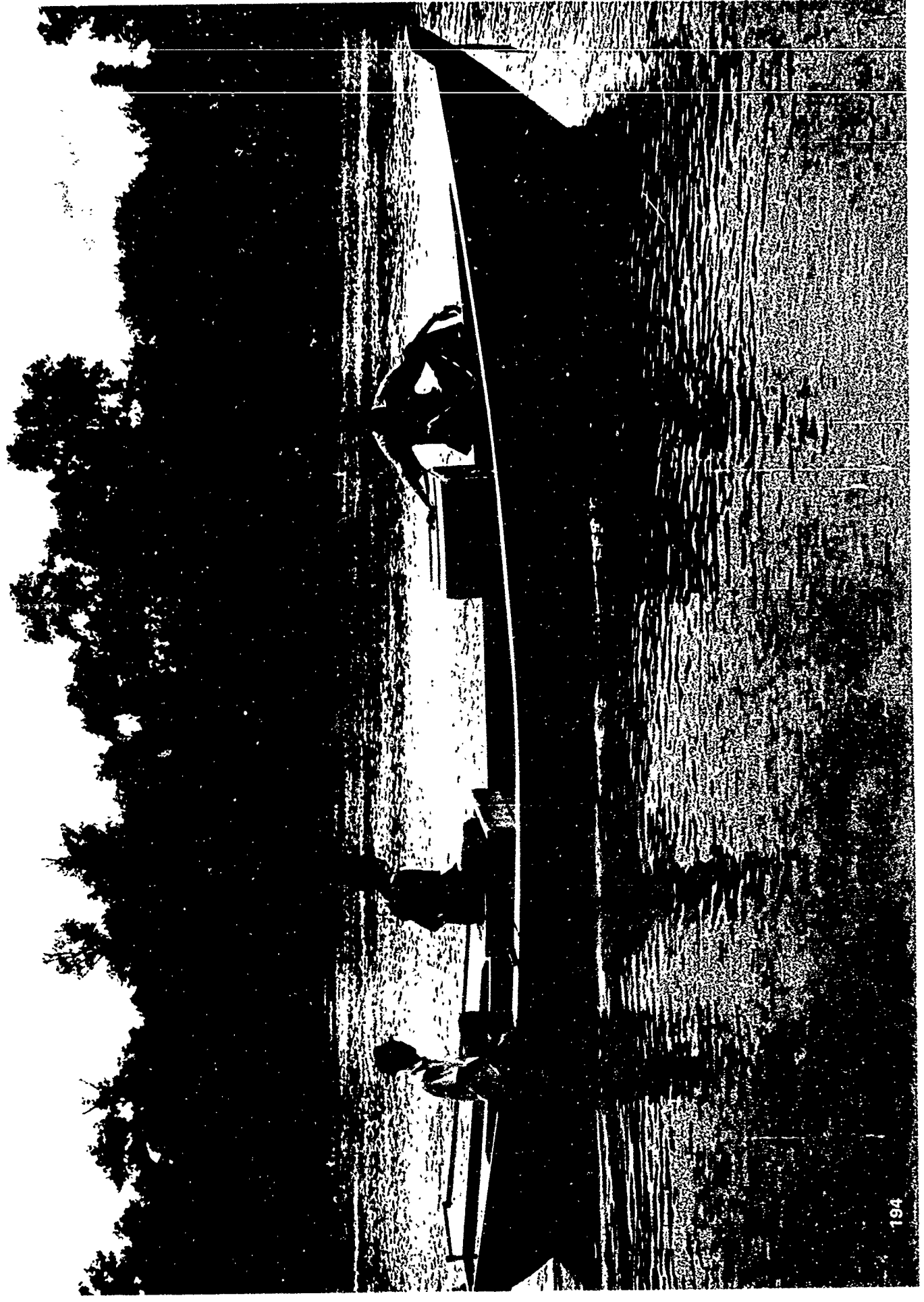
CLASS 2 - TYPE 14

OBSERVED AREA OF OPERATION อำเภอผู้ไถ่จากท่านพัน

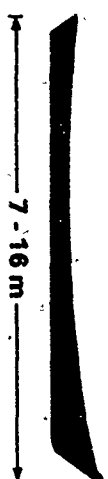
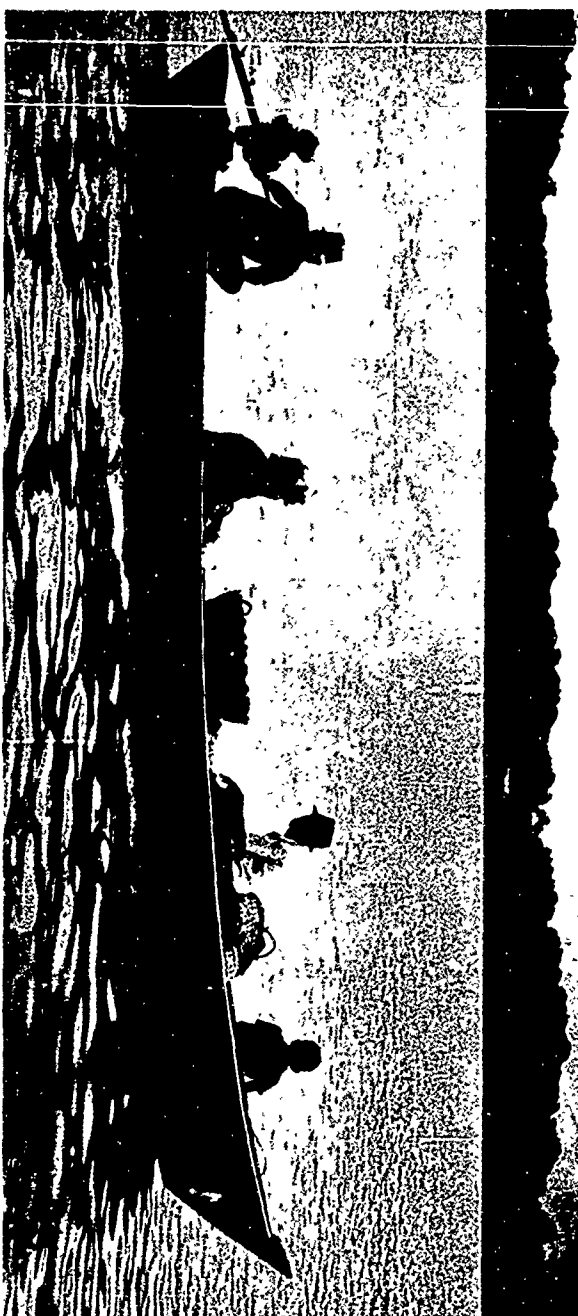


- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phraechuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C2-T14



C2-T14



C2-T14

TYPE

FISHING/CARGO

LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
7-16 m	1.2-4 m	0.6-9.8	0.3-4.5	1 diesel or gasoline engine
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS	FREQUENCY	TYPE FREQUENCY
0.6-1.4 m	Concentrated near Malaysia in Andaman Sea	3%	69%	
RECOGNITION FEATURES	Double-ended. High bow. Straight, extended stem and sternpost	TYPE OF CATCH / CARGO		
		Varied		

General Information

These double-ended vessels operate along Thailand's Andaman Sea coastline. While some operate around the northern islands, most are based in the south. Kantang and Saui are the home ports of many C2-T14. Some of the smaller boats fish only close to shore or on the lee of the islands, while a few of the larger boats go 40 miles to sea and stay out for several days.

C2-T14 craft use a variety of fishing techniques. The most common is some type of trap such as bamboo-stake traps, set-bag traps, various shore blocks, wire- and wood-basket traps, and winged set bags. They also fish with gill nets, long lines, and purse seines, or carry cargo and/or passengers. An occasional boat supervises a fishing fleet, moving from point to point checking on the activities of the various crews. Some Malaysian cargo boats of this

๒๒-๗๑๔

ใช้งาน

ประมง/สินค้า

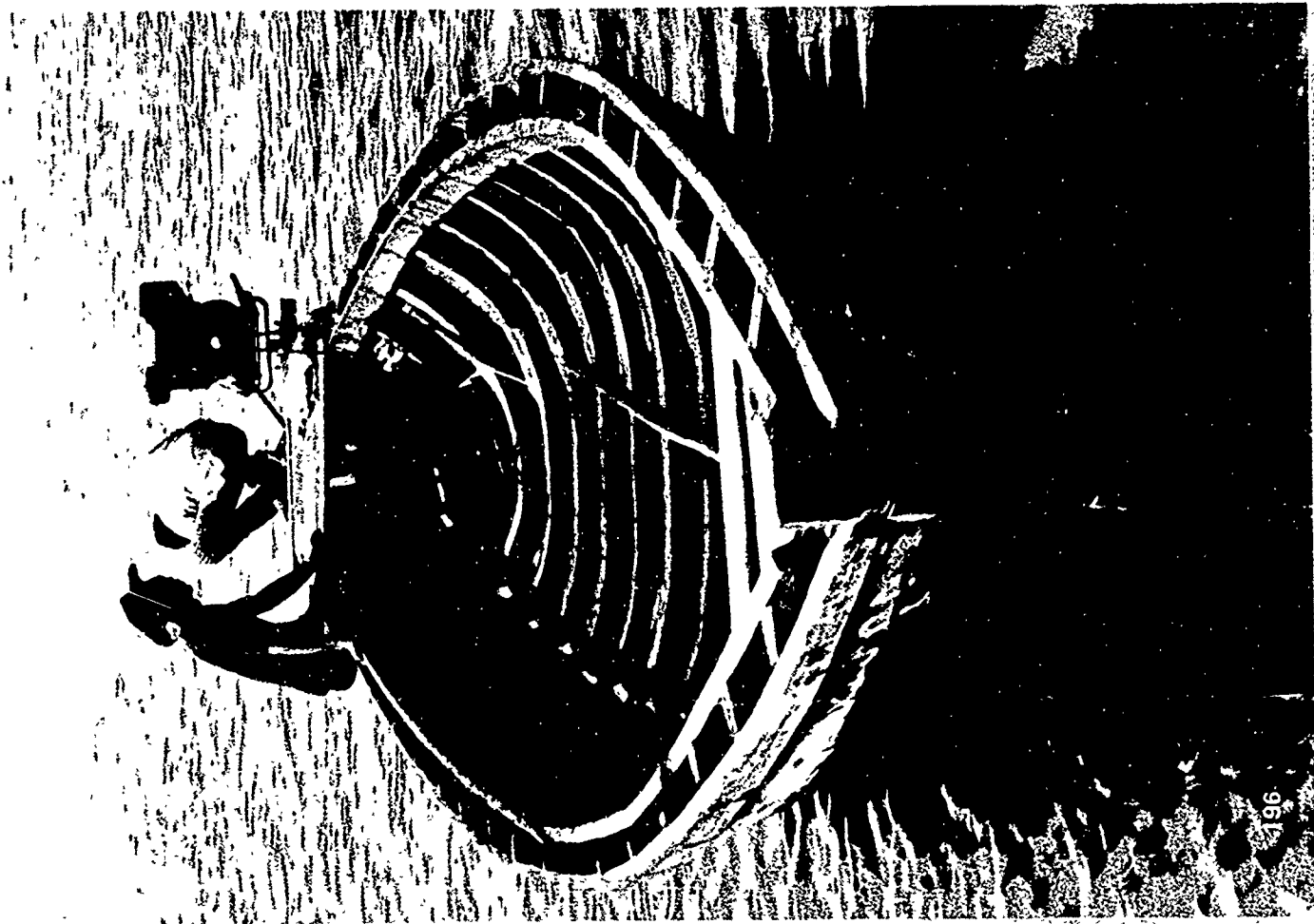
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินกรอส	กินเนต	การขับเคลื่อน
๗-๑๖ ม.	๑.๒-๔ ม.	๐.๖-๙.๘	๐.๓-๔.๕	น้ำมันดีเซลหรือเครื่องยนต์
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	
๐.๖-๑.๔ ม.	มักพบทะเลอันดามันใกล้	๓%	๖๕%	
ลักษณะลำ	ลักษณะลำ	เรือสูง	ความยาวลำ	ชนิดลำ
หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน	หัวเรือสูง	ความยาวลำ	ความยาวลำ	ชนิดลำ
ลักษณะลำ	ลักษณะลำ	ลักษณะลำ	ลักษณะลำ	ลักษณะลำ

ข่าวสารทั่วไป

เรือขบวนลักษณะหัวเรือท้ายเรือคล้ายกันนี้ปฏิบัติงานอยู่ตามชายฝั่งประเทศไทยในทะเลอันดามัน เรือส่วนใหญ่จะอยู่ตามหมู่เกาะทางตอนใต้ แต่ก็มีบางลำที่อยู่ทางตอนเหนือ เรือเหล่านี้จะจอดพักอยู่ที่อำเภอเกาะกันตัง (จังหวัดตรัง) และจังหวัดสตูล เป็นจำนวนมาก เรือขนาดเล็ก ๆ จะทำการจับปลาอยู่ตามบริเวณใกล้ ๆ ฝั่ง หรือตามหมู่เกาะทางด้านทิศตะวันตกของเกาะกันตัง แต่ก็มีเรือขนาดใหญ่ไม่ใกล้ฝั่งออกไปห่างฝั่งถึง ๔๐ ไมล์ และอยู่ในทะเลเป็นเวลานาน

เรือ ๒๒-๗๑๔ นี้ใช้วิธีการจับปลาหลายชนิดด้วยกัน ที่แพร่หลายมากที่สุดได้แก่เครื่องมือประเภทตกกัน เช่น โป๊ะ โขงทาง เครื่องมือจับกันชนิดต่าง ๆ ลอบลวดตาข่าย ลอบไม้ และวิธีไซแมน อย่างไรก็ตามยังมีเรือที่ใช้วิธีอื่นอีก เช่น เบ็ดราว และอวน

C2-T14



type sail into Thai ports to purchase fish to sell in Malaysia.

The majority of the C2-T14 have open holds. Those that are decked have 1 hatch. About one-third are registered.

Propulsion

C2-T14 are powered by engines ranging from 1-cylinder, 4-hp long-shaft gasoline types to 6-cylinder, 100-hp inboard diesels. They have fuel reserves of up to 200 liters, but most carry 40 liters or less. Only a few of the larger engines have electric starters. Spare parts are not usually carried, but most C2-T14 have tools.

ล้อยับ หรือใช้เครื่องยนต์ดีเซลโดยสารถือเป็นเรือโดยสารโดยเฉพาะอีกด้วย และก็ มีเรือบางลำที่ใช้เป็นเรือกำกับการดูแลการปฏิบัติงานของกนประจเรือในหมู่เรือประมงเจ้าของ เดียวกันหลาย ๆ ลำซึ่งอยู่ตามท่าต่าง ๆ และมีเรือสินค้าของชาวมาเลเซียที่เป็นเรือชนิดเดียว กันนับแต่ทางเข้ามาตามท่าเรือของประเทศไทย เพื่อมาซื้อปลาไปขายในสยามกับมาเลเซีย

เรือ ป๒-๗๔ ส่วนมากจะมีเครื่องยนต์ ส่วนเรือที่มิดาดที่ปีติก็จะไม่มีเครื่องยนต์ เพียงแต่ยาว เรือเหล่านี้มักจะเบี่ยงอยู่ประมาณหนึ่งในสาม

การขับเคลื่อน

เรือ ป๒-๗๔ มีเครื่องยนต์ที่แตกต่างกัน มีตั้งแต่เครื่องยนต์ทางยาวประเภทน้ำมันดีเซล ชนิดสูบเดี่ยว ขนาด ๔ แรงม้า ไปจนถึงเครื่องยนต์ไซก้าติดกลางลำ ชนิด ๖ สูบ ขนาด ๑๐๐ แรงม้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน ๒๐๐ ลิตร แต่เรือส่วนมากจะใช้ได้ ๔๐ ลิตร หรือน้อยกว่า มีเครื่องยนต์ขนาดใหญ่อยู่เพียงไม่กี่ลำ ลำนี้จะมีเครื่องยนต์ด้วยไฟฟ้า ตบแปดไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ แต่เรือส่วนมากจะมีเครื่องมือซ่อมทำติดไปด้วย

Open Hulled C2 - T14 Cargo Vessel Can Handle Many Varieties of Cargo. Note Jointed-Rib Construction

เรือสินค้า ป๒-๗๔ ที่มีท้องเรือเปิดสามารถบรรทุกสินค้ามากมายชนิดได้เป็น จำนวนมาก ขอให้สังเกตดูการต่อไม้ที่กึ่งตง

Bag Net Fishing Boats Usually Operate Close to Shore

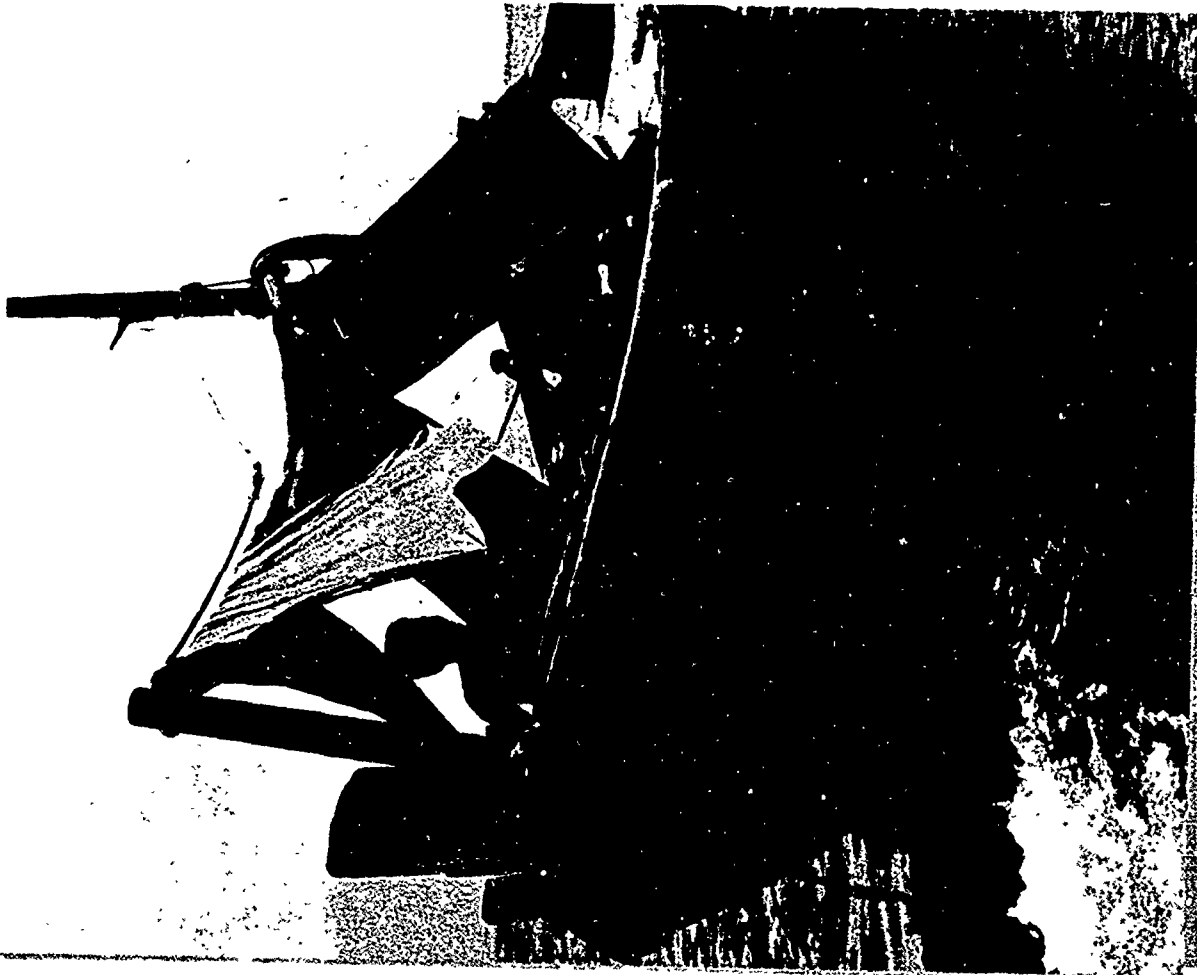
เรือทำการประมงด้วยวิธีนี้ มักปฏิบัติงานอยู่ตามบริเวณใกล้ๆ ฝั่ง



C2-T14

C2-T14 Vessels Operate Only on Thailand's Andaman Sea Coast.
This Cargo Boat Is Near Satul

เรือ ป๒-๕๔ ปฏิบัติงานอยู่ตามชายฝั่งของไทยในทะเลอันดามันเพียงแห่งเดียว เรือสินค้าลำนี้อยู่ใกล้ ๆ สตูล



Operational Information

Only a few C2-T14 are night fishers. These use gill nets or purse seines. The majority, those working the traps, leave port with the low tide and return at high tide. The catches include sea shrimp, swimming crab, mackerel, dorab, black pomfret, slender queenfish, mullet, fusilier, chub mackerel, ponyfish, crescent snapper, and barebreasted trevally. The catch is usually about 100 kg but may be as large as 1,000 kg. Only a few boats use ice to preserve the catch. The fishing boats seldom stay out for more than 1 day.

Cargo runs range from 3 hours to 2 days. Cargoes are fish, fish products such as shrimp paste and ground dried fish for chicken feed, chickens, and firewood. The latter is cut from woods along the beach and sold in a nearby village to a charcoal factory.

The maximum speed of the C2-T14 is about 6 kt.

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

มีเรือ ป๒-๕๔ อยู่เพียงไม่กี่ลำที่ออกทำการจับปลาในเวลากลางคืน เรือเหล่านี้จะออกติดตามหรือวนล้อมจับ ส่วนมากเรือที่ใช้เครื่องมือตกกันจะออกจากการเวลาใกล้และกลับเข้าท่าเวลามืดขึ้น สัตว์ทะเลที่จับได้มี กุ้ง ปูม้า ปลาจำพวกปลาอินทรี ปลาลัง ปลาไม่โป่ง ปลาตาบดขาว ปลาจะละเม็ดดำ ปลาเสียด ปลากะบอก ปลากะพงขาว ปลาทู ปลาเป็น ปลากระพงแดง และปลาตีนเกือบหมด ปริมาณที่จับได้ประมาณ ๑๐๐ กก. แต่บางครั้งก็อาจได้มากถึง ๑,๐๐๐ กก. มีเรือเพียงไม่กี่ลำที่จะเก็บรักษาสิ่งที่ยังมีชีวิตด้วยการแช่แข็งเรือประมงเหล่านี้ไม่มีใครออกทะเลเกินกว่าหนึ่งวัน

เรือสินค้าใช้เวลาเดินทางตั้งแต่ ๓ ชั่วโมง ถึง ๒ วัน สินค้าที่บรรทุกไปได้แก่ปลาและผลิตภัณฑ์จากปลา ได้แก่ กะปิ ปลาป่นสำหรับใช้เป็นอาหารไก่ ไก่ และหมู ฟันทักถั่ววนตัดจากเปลือกตามชายฝั่งและนำไปขายยังหมู่บ้านใกล้เคียงแถบนั้นเพื่อแลก

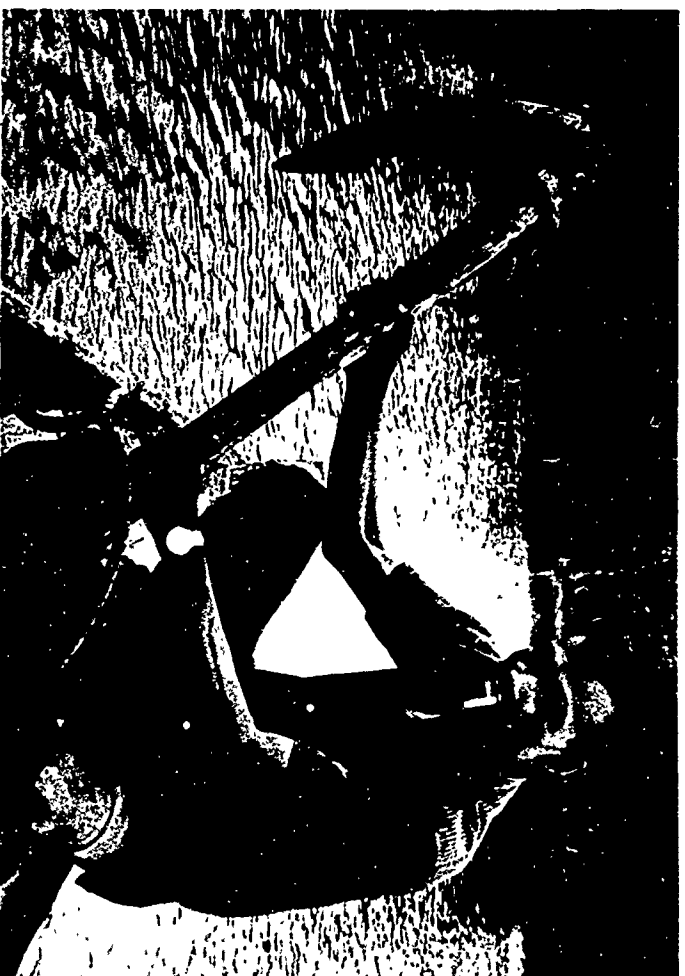
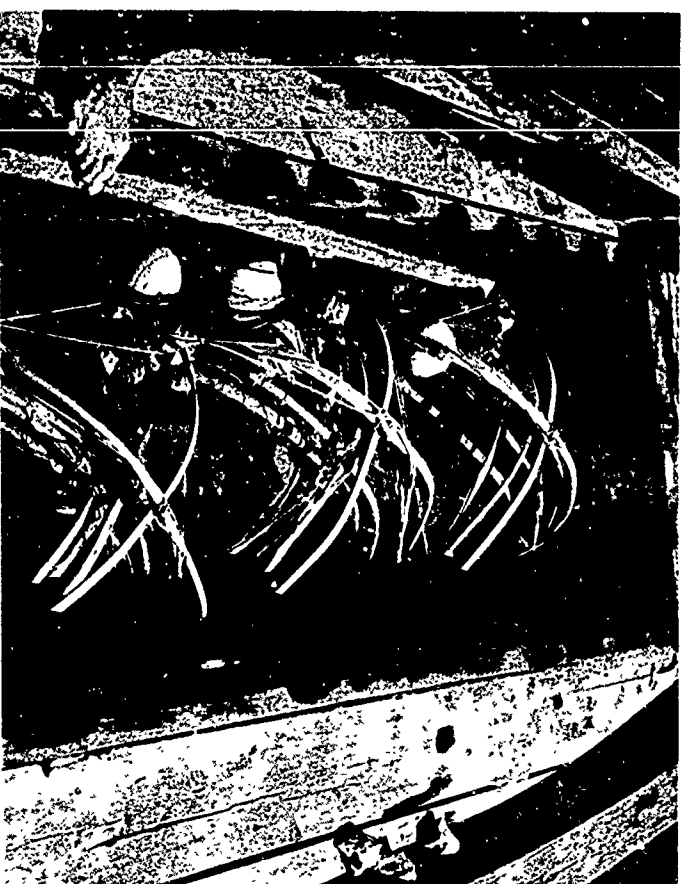
เรือ ป๒-๕๔ มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๖ นอต

เครื่องอุปกรณ์

เรือชายฝั่งเหล่านี้ตามปกติมักจะไม่มียานยนต์หรือมอเตอร์กลถ้ารับขนสัตว์ทะเลที่จับได้ เรือสินค้าเลย แต่ก็มียานยนต์บ้างใช้กันเป็นแบบมีอนุสมารถยกของได้หนักไม่เกิน ๑ ตัน ไม่มีเครื่องยนต์ใหญ่ เครื่องอุปกรณ์การเดินเรือหรือเครื่องมือช่วยชีวิตบนเรือเลย เรือเหล่านี้

1. Crab Traps Stowed in C 2 - T 14 Hold. 2. Wooden Anchor, With Metal Tip on Fluke and Stone Weight on Shank. 3. A Wheel, Not a Tiller, Is Used on This Long-Line Fisher

๑. กระจักปูวางอยู่ในระวางเรือ ป๒-ซ๑๔ ๒. สมอไม้ ใช้โลหะหุ้มปลายสมอและหินถ่วงตัวสมอ ๓. เรือประมงที่ใช้ใบศรากลั่นไม้ใช้พวงงาหมุน ไม่ใช่กังสดาล



C2-T14

Equipment

These coastal vessels usually have no mechanical means for handling catch or cargo. However, a hand-operated crane capable of lifting up to 1 ton may occasionally be found. No radio, navigational, or safety equipment is carried. About half these vessels have hand pumps, and the rest rely on bailing. Anchors are about equally divided between metal, and wood and stone. About one-third of the boats have no ground tackle. The majority are equipped with 1 lantern, but others carry torches or up to 3 electric lights.

Crew

The fishing crews may number up to 10, but most of the vessels working the traps have crews of 2 or 3. Two to four men make up the cargo-carrier crews. These crews are either Buddhist or Moslem, but all speak Thai.

Military Potential

The larger boats of this type have excellent potential for illicit activity, especially those cargo boats which regularly make the run between Thai and Malaysian ports.

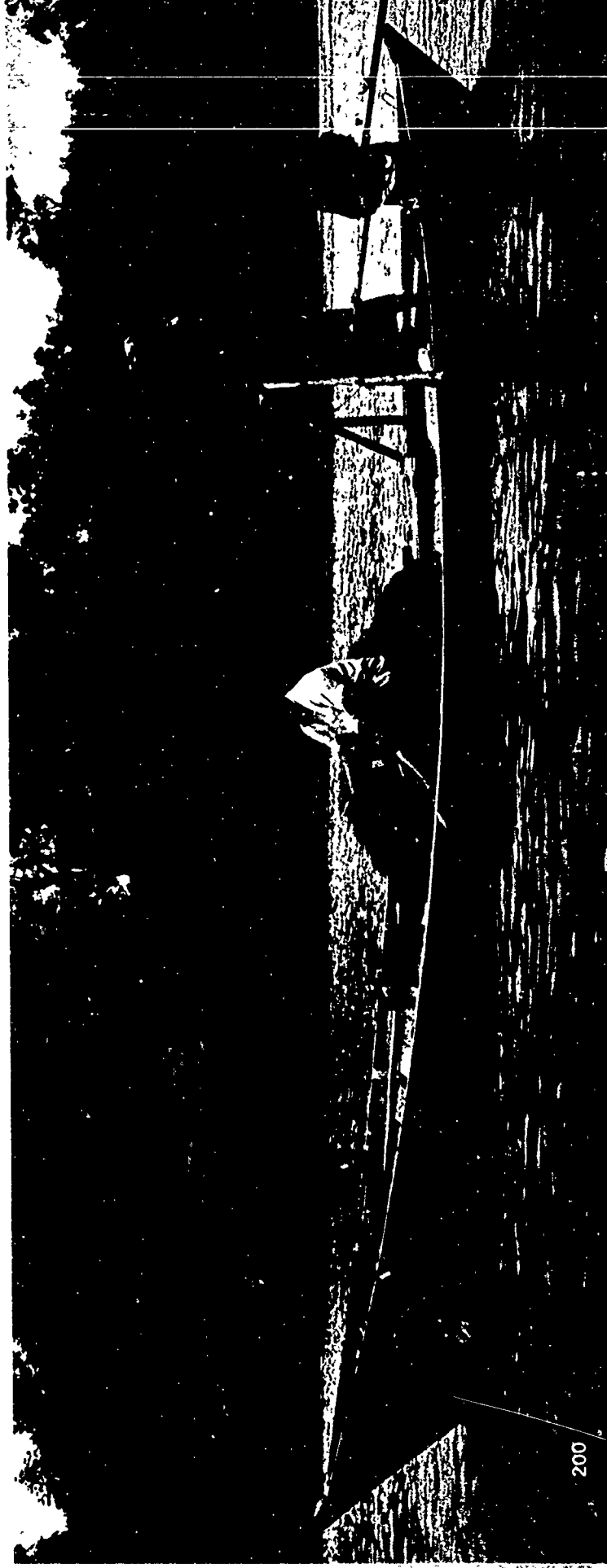
จำนวนประมงเครื่องนี้จะมีอยู่โดย ส่วนที่เหลือนอกนั้นวัดน้ำหนักของเรือด้วยกระเบื้อง หรือ ใช้สมอโลหะและที่ใช้สมอไม่มีหินถ่วงจะมีจำนวนเท่า ๆ กัน ประมาณหนึ่งในสามของเรือเหล่านี้ไม่มีสมอ หรือส่วนมากมีโคมระยงเดี่ยว ส่วนเรืออื่นๆ นอกนั้นจะมีโคมไฟ หรือโคมไฟฟ้าไม่เกินสามดวง

คนประจำเรือ

คนประจำเรือประมงอาจมีจำนวนไม่เกิน ๑๐ คน แต่เรือลำน้อยกว่าที่ใช้เครื่องมือตกกัน จะมีคนประจำเรือ ๒ ถึง ๓ คน ถ้าเรือเรืออื่นมีน้ำหนักไม่เกิน ๒ ถึง ๔ คน คนประจำเรือเหล่านั้นเมื่อสามารถหาเรือสำเนาอิตาลี และพูดภาษาไทยได้ทุกคน

ศักยภาพทางการ

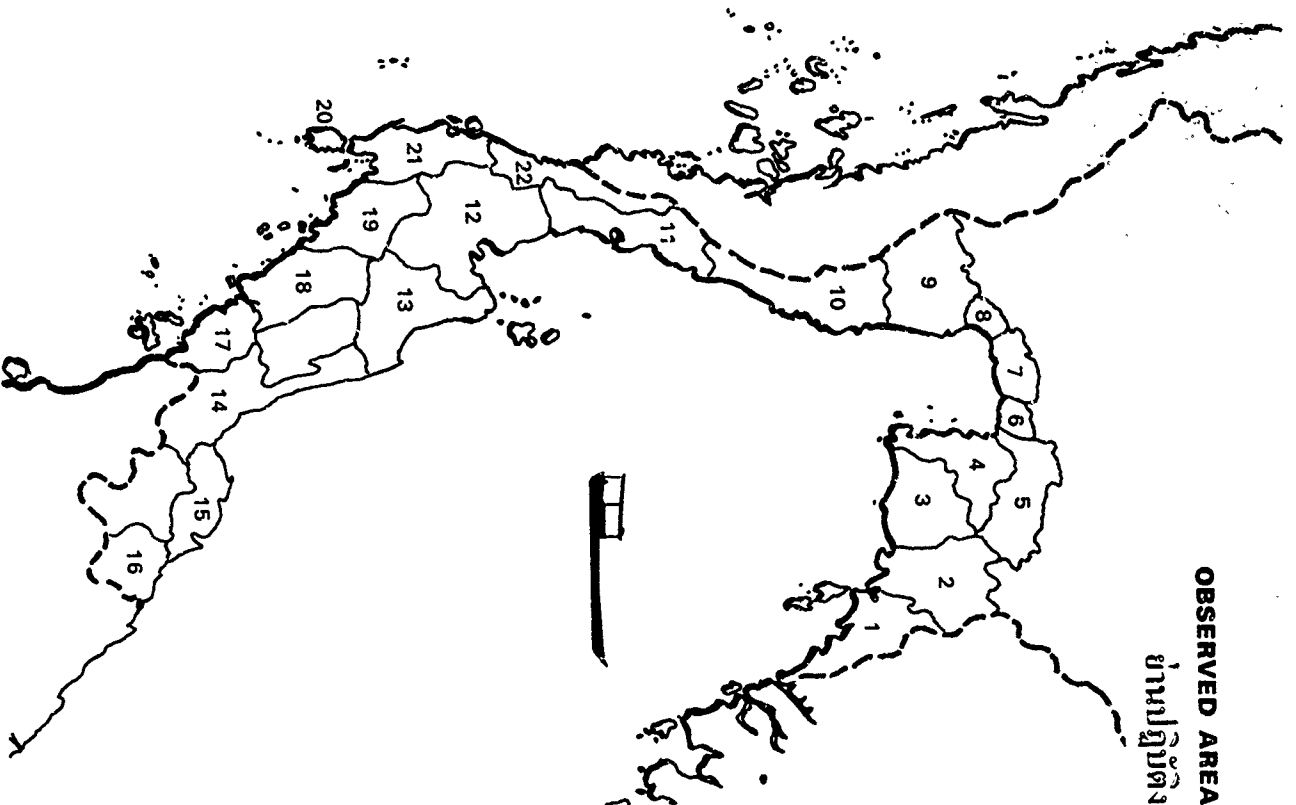
เรือประเภทนี้สามารถใช้ในการปฏิบัติงานนอกกฎหมายได้โดยมีศักยภาพ โดยเฉพาะเรือสินค้าที่เดินอยู่ระหว่างท่าเรือต่างๆ ของไทยกับมาเลเซียเป็นประจำ



CLASS 3 - TYPE 1

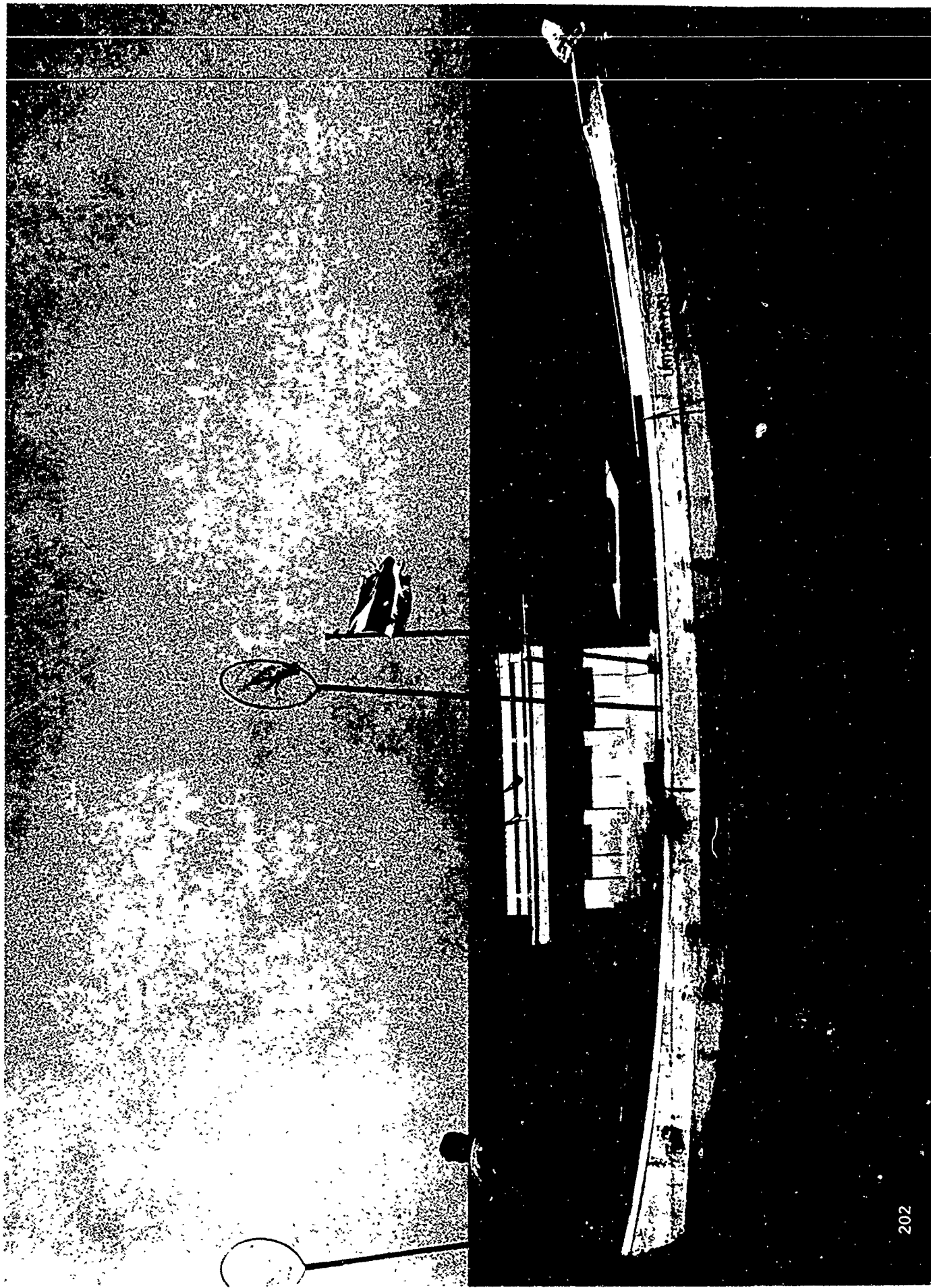
OBSERVED AREA OF OPERATION

ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น

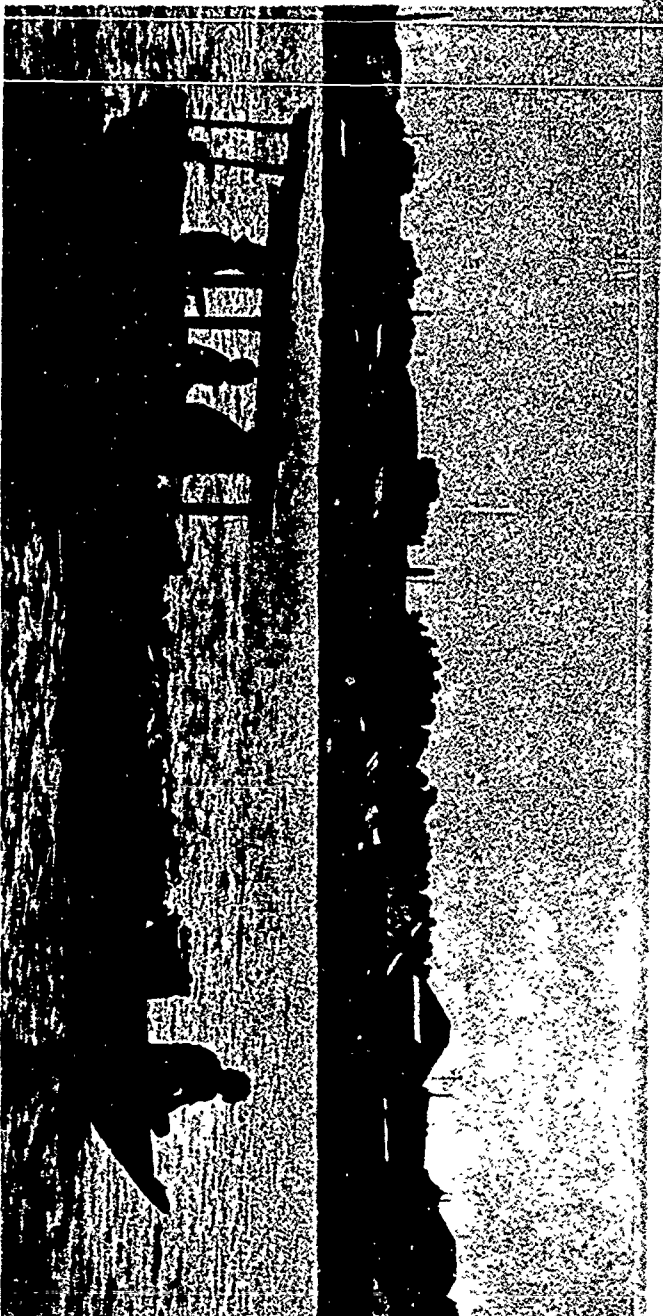


- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C3-T1



C3-T1



C3-T1		TYPE		FISHING/CARGO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
7 - 9 m	1.3-1.8 m	1.2 - 3.8	0.8 - 2.2	1 diesel engine	
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
0.5 - 0.8 m	Samut Sakhon vicinity		2%	15%	
RECOGNITION FEATURES					
Crescent-shaped bow, Truncated, wide, transom stern, High cabin aft					
TYPE OF CATCH / CARGO				Mainly sea shrimp	

General Information

Better known as a river boat, the small C3-T1 is found in the Gulf in large numbers only close to shore in the Samut Sakhon area. Mainly trawlers and scoop netters, they are sometimes used as cargo boats to shuttle fish from pier to canning factory.

The small, helmsman's cabin aft also serves to house the engine. The fish catch is stowed in baskets in the hold which is open except for a small foredeck.

The majority of C3-T1 are registered.

Propulsion

C3-T1 are powered by 1-cylinder, 4- to 8-hp diesel engines, started manually.

ปล ๓-๗๑			ใช้งาน			ประมง/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ก้นยาวสุด	ก้นหนา	การขับเคลื่อน			ตู้แช่ ๑ เครื่อง
๗-๙ ม.	๑.๓-๑.๘ ม.	๑.๒-๓.๘	๐.๘-๒.๒	พบเรือประเภทนี้			พบเรือชนิดนี้
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงานบริเวณใกล้ฝั่งจังหวัดสมุทรสาคร		๒%		๑๕%		
๐.๕-๐.๘ ม.					ชนิดก้นที่กระดกจับได้/สินค้า		
ลักษณะจากลำ	หัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน ก้นขดลัดกว้างและก้นท้ายสูง			ส่วนใหญ่เป็นกุ้งทะเล			

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ปลต-๗๑ นี้ เป็นที่รู้จักกันดีว่าเป็นเรือที่ใช้ในลำน้ำ มอญเป็นจำนวนมากบริเวณใกล้ ๆ ฝั่งจังหวัดสมุทรสาคร ส่วนใหญ่เป็นเรือที่ใช้ขนถ่ายผลไม้สด บางทีก็ใช้ลำเลียงปลาจากท่าเทียบเรือไปส่งโรงงานทำอาหารกระป๋อง

มีก๋งเล็ก ๆ ท้ายเรือเป็นห้องก๊อท้ายและเป็นที่นั่งก๋งด้วย ตู้แช่ทะเลที่จับได้จะบรรจุลงท้ายและวางไว้ในห้องเรือที่เปิด แต่มีแดดที่ขนาดเล็กลอยอยู่หัวเรือ

เรือประเภทชนิดนี้ส่วนมากได้จดทะเบียนแล้ว

การขับเคลื่อน

เรือ ปลต-๗๑ ใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิดสูบเดี่ยว ขนาด ๔ ถึง ๘ แรงม้า เริ่มเดินเครื่อง

C3-T1

Twenty to forty liters of fuel are carried. Spare parts are rare, but most fishing boats have minor repair equipment.

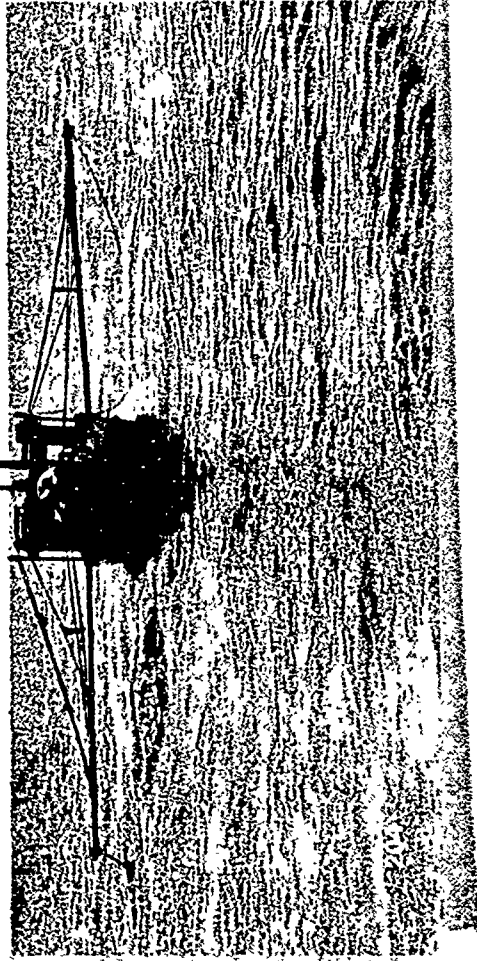
Operational Information

C3-T1 fishing boats usually carry cooked food from home for the day's trip. They depart in the morning and return in the evening, staying within 10 miles of shore. The catch is mainly sea shrimp in amounts up to 100 kg.

The cargo vessels seldom require more than 2 to 3 hours for a round trip and carry no provisions. The cargoes are usually fish which are being taken to the canning factory.

C3-T1 Trawler With Booms Spread

เรือ ป๓-ช๑ ใช้อวนลากและไม้กาง



ด้วยมือ มีน้ำมันเชื้อเพลิงติดไป ๒๐ ถึง ๔๐ ลิตร ซึ่งส่วนอะไหล่ไม่ครบ แต่เรือทำการประมงโดยมากจะมีเครื่องมือซ่อมทำเล็ก ๆ น้อย ๆ ไปด้วย

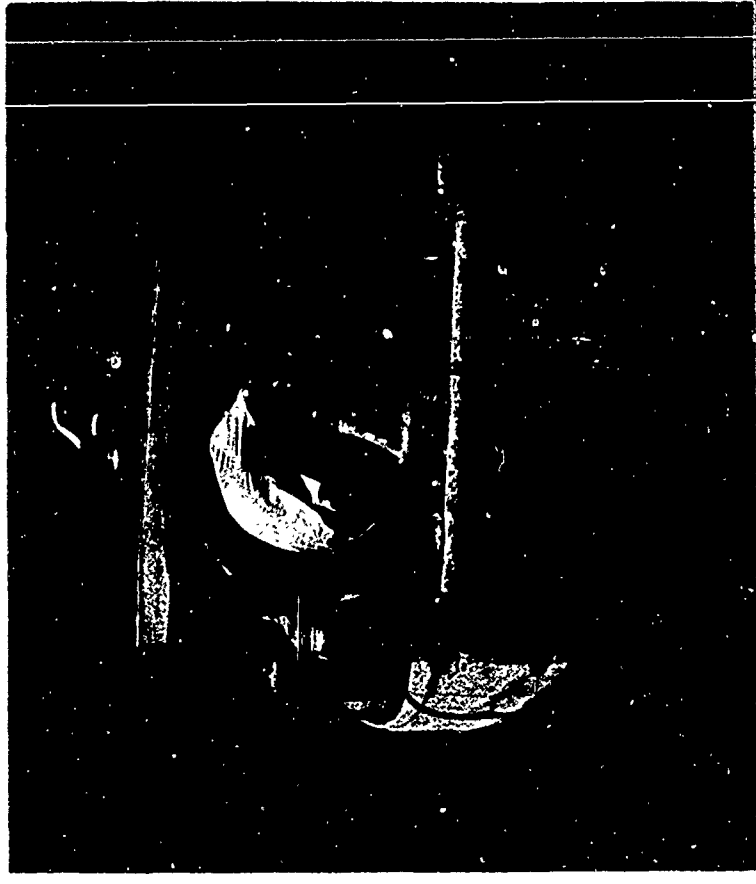
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๓-ช๑ ที่ทำการประมงจะนำอาหารซึ่งจัดทำจากบ้านไปเพื่อสำหรับการออกปฏิบัติงานวันหนึ่ง ออกจากท่าตอนเช้า และกลับตอนเย็น อยู่ห่างฝั่งภายในระยะ ๑๐ ไมล์ สัตว์ทะเลที่จับได้ส่วนใหญ่ได้แก่กุ้ง และมีปริมาณไม่เกิน ๑๐๐ กก.

เรือสินค้าจะใช้เวลาเดินทางทั้งเที่ยวไปและกลับไม่เกิน ๒ ถึง ๓ ชั่วโมง จึงไม่นำอาหารติดไปด้วย สินค้าที่นำไปมักจะเปื้อนปลาซึ่งนำไปส่งยังโรงงานทำอาหารกระป๋อง

Wide, Transom Stern Is Characteristic of C3-T1 Vessels

เรือ ป๓-ช๑ มีลักษณะท้ายตัด กว้าง



Equipment

C3-T1 may have a hand or centrifugal pump, or both, but no cargo-handling equipment. The only ground tackle is a metal anchor on a cable up to 60 m long.

Three lights are standard equipment, but no C3-T1 are known to carry floodlights, radios, or navigation or safety equipment.

Crew

Fishing boats may be operated by crews of only 2, but cargo vessels have crews of 2 to 5.

Scoop-Net Fisher Working off Samut Sakhon Departs Port in the Morning and Returns in the Evening

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๓-ท๑ มีทุบโซ่หรือทุบหอยโข่ง หรืออาจมีทั้งสองอย่างก็ได้ (เพื่อใช้สูบน้ำหรือเรือ) แต่ไม่มีเครื่องยกของ และมีสมอเหล็กตัวเดียวสายสมอยาวไม่เกิน ๖๐ ม.

เรือประเภทชนิดนี้มีไฟเรือเดินตามดวงตามแบบมาตรฐาน แต่เท่าที่ทราบจะไม่มีโคมฉาย เครื่องวิทยุและเครื่องมือเดินเรือ หรือเครื่องชูชีพเลย

คนประจำเรือ

เรือประมงใช้คนประจำเรือ ๒ คน แต่ถ้าเป็นเรือสินค้าจะมีคนประจำเรือ ๒ ถึง ๕ คน

เรือประมงอวนลากทำงานอยู่นอกฝั่งสมุทรสาคร ออกจากท่าตอนเช้าและกลับในตอนเย็น



C3-T1

Military Potential

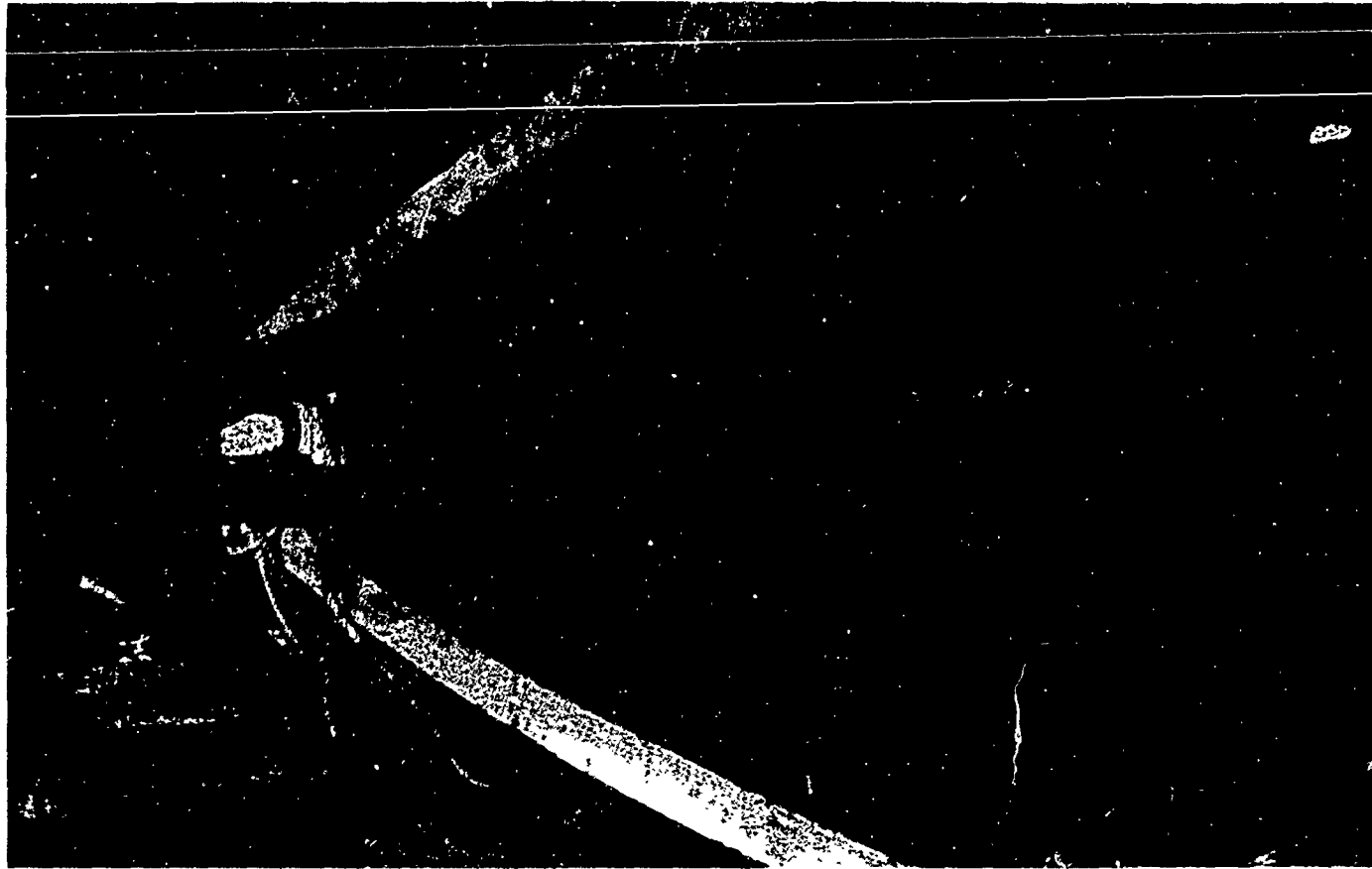
The military potential of the C3-T1 in the Gulf is practically nil. It is not equipped for work at sea, and its carrying capacity is small. Its identification with the Samut Sakhon area is also a limiting factor.

ศักยภาพในทางทหาร

เรือ ป๓-๕๑ นั้นหากนำไปใช้ปฏิบัติงานในอ่าวไทยตามสภาพที่แท้จริงแล้วจะนับได้ว่าไม่มีศักยภาพในทางทหารแต่อย่างใด เพราะมีปัจจัยอันเป็นข้อจำกัดอยู่หลายประการ กล่าวคือ ไม่มีการติดตั้งเครื่องอุปกรณ์ในเรือเพื่อออกไปปฏิบัติงานในทะเลเลย บรรทุกได้น้อย และเรือเหล่านี้ยังเป็นที่รู้จักสามารถพิสูจน์ทราบได้ในจังหวัดสมุทรสาครเป็นอย่างชัดเจนด้วย

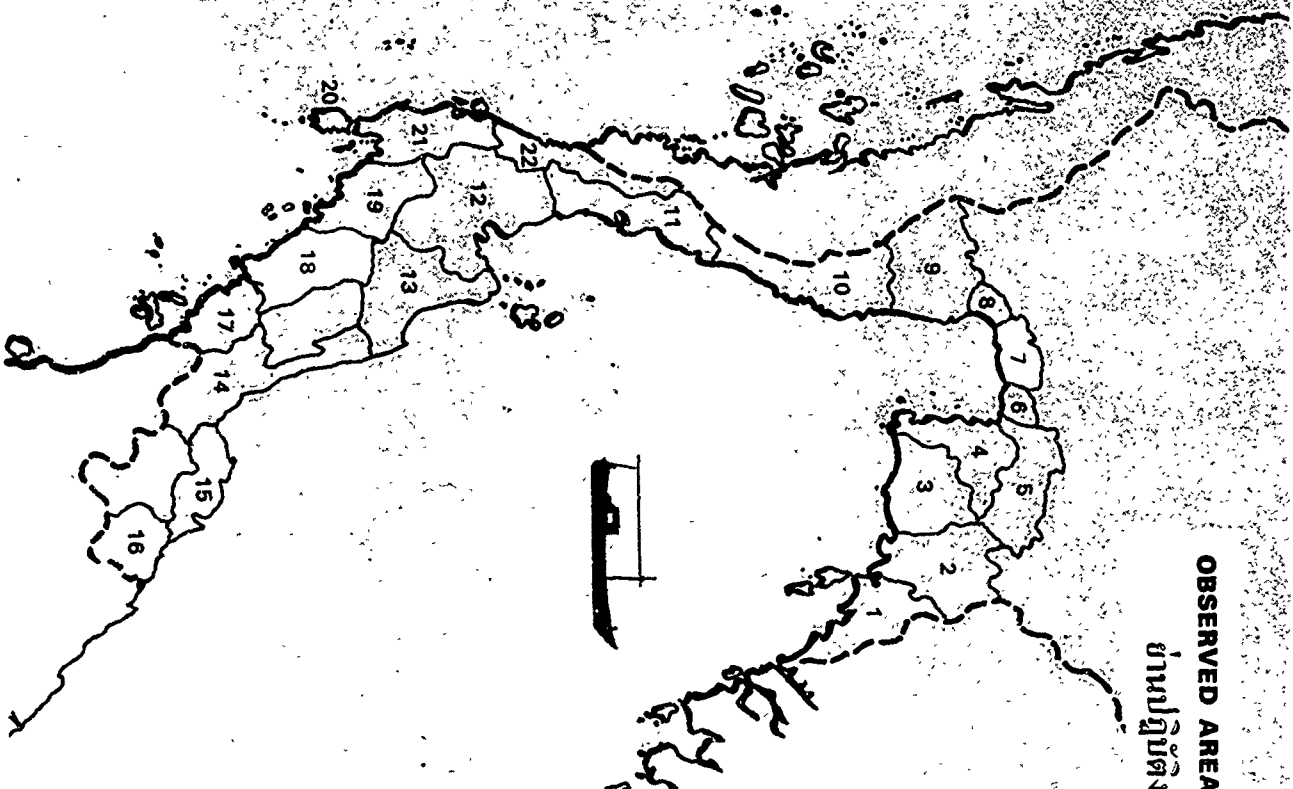
Cargo Capacity of C3-T1 Is Limited by Small Hold

จำนวนสินค้าที่บรรทุกของเรือ ป๓-๕๑ ถูกจำกัดด้วยระวางขนาดเล็ก



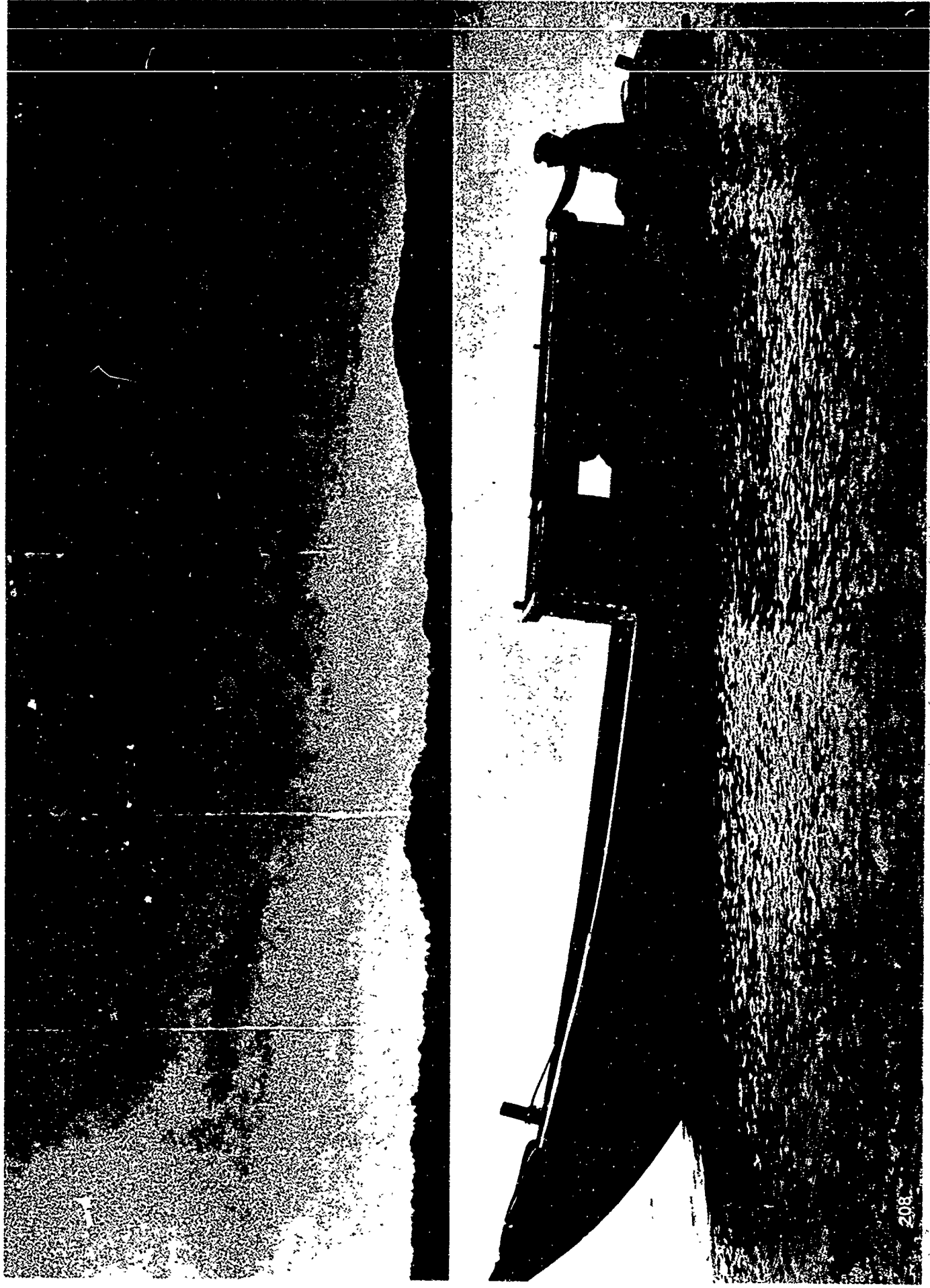
CLASS 3 - TYPE 2

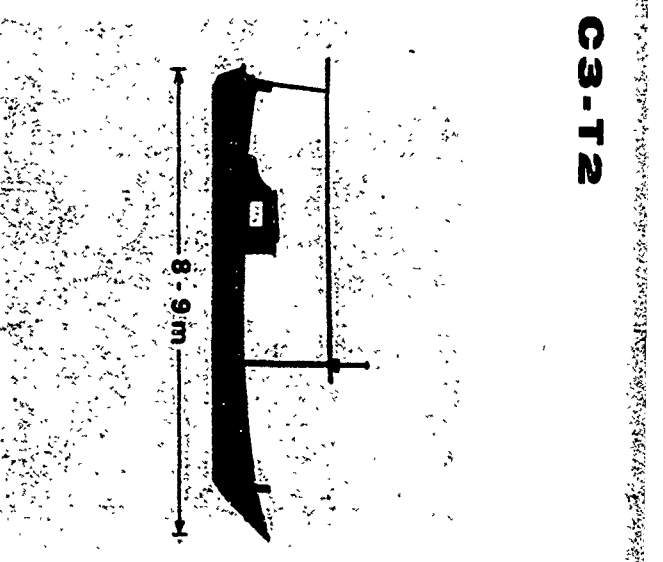
OBSERVED AREA OF OPERATION ย่านปฏิบัติการพื้นดิน



- | | |
|---|--|
| 1. Trac
ตรัง | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satul
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C3-T2





ป ๓-๑๒				ใช้งาน		ประเมิน	
ความยาวหลอดลำ	ความกว้างสุด	ก้นหลอด	ก้นneck	การปักเกลื่อน	น้ำมันไฟหรือดีเซล	๑ เครื่อง	
๘-๕ ม.	๒ ม.	๒.๒-๓.๕	๑.๓-๒.๔				
ก้นเหล็ก	ย่านปฏิบัติงาน	บริเวณปากแม่น้ำท่าจีน, ฝรั่ง	หน่วยประมาณ		หน่วยชดกัน		
๐.๖-๐.๗ M.		และประตอเล่น	๒%		๓%		
ลักษณะการจำ				ชนิดลัดหัวกระเถิบได้/ลิ้นค้ำ			
				ปลาทุรา, ปลาจาระเม็ดคาว, ปลา			
				ฉลาม, กุ้งทะเล			

Most C3-T2 operate near the mouth of the Tachin River. However, they are also found on the Andaman Sea near the mouth of the Trang and Paitan Rivers. The boats are sometimes decked and usually have only 1 square hatch leading to the hold. There may be a fore-and-aft pole which is used to erect canvas for a shelter for the crew.

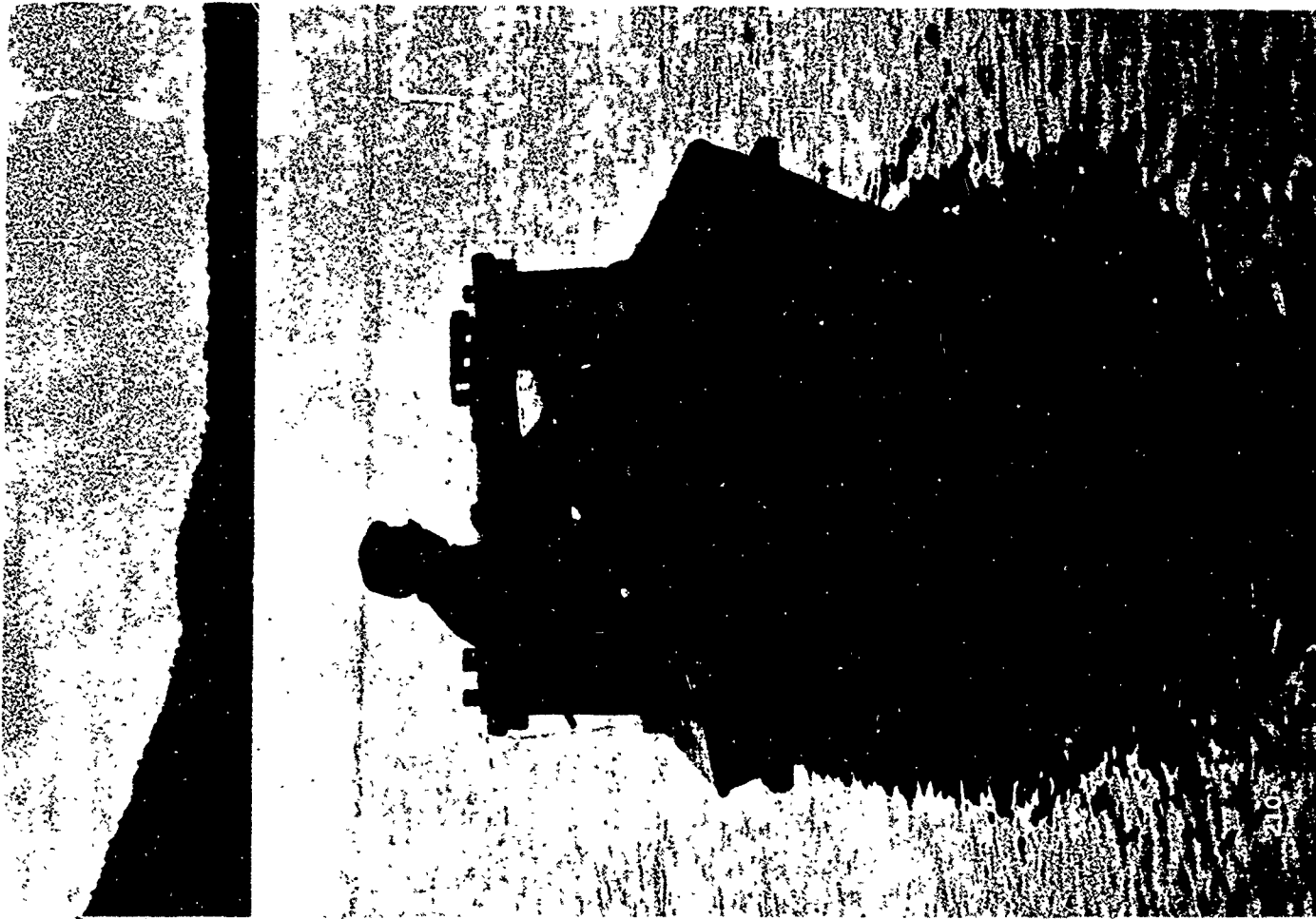
Propulsion

The power plant for this boat is a manually started 1-cylinder, 5-hp gasoline or diesel engine with a fuel reserve of 20 liters. Tools are carried, but no spare parts are found on board.

เรือ ป๓-๒ นั้นส่วนมากปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณปากแม่น้ำท่าจีน และมออยู่ในบริเวณปากแม่น้ำตรงและแม่น้ำประเทสยน (จังหวัดศรีง) ในทะเลอันดามันอีกด้วย เรือนี้บางลำมีคอตฟ้า และก็มีระวางบรรทุกหนึ่งระวาง มีแป้นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส บางลำมีกลานไม้พาดจากหัวเรือไปท้ายเรือสำหรับกางเพดานผ้าใบเพื่อเป็นที่พักอาศัยของคนประจำเรือ

ส่วนมากของเรือนจคทะเลนี้แล้ว

รถยนต์เครื่องขนาด ๕๕๐ ซีซี หรือเครื่องยนต์เซล
ชนิด ๑ สิบ ขนาด ๕ แรงม้า



Operational Information

The gill netters near the mouth of the Tachin River leave port in the evening and return in the morning with a catch of threadfin, silver pomfret, and shark. The night's work brings in 50 to 100 kg of fish which is preserved in ice.

Provisions are carried for 1 night and are cooked on the boat. The maximum speed of these boats is about 4 kt.

C3-T2 in the Andaman Sea work set bag traps during low tide. Their round trip runs about half a day, and the catch consists of 20 to 40 kg of sea shrimp and mixed small fish which are taken to Kantang Port. Their speed is up to 6 kt.

เรือเดินเครื่องด้วยมือ มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิง ๒๐ ลิตร นำเครื่องมือซ่อมทำไปด้วย แต่ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

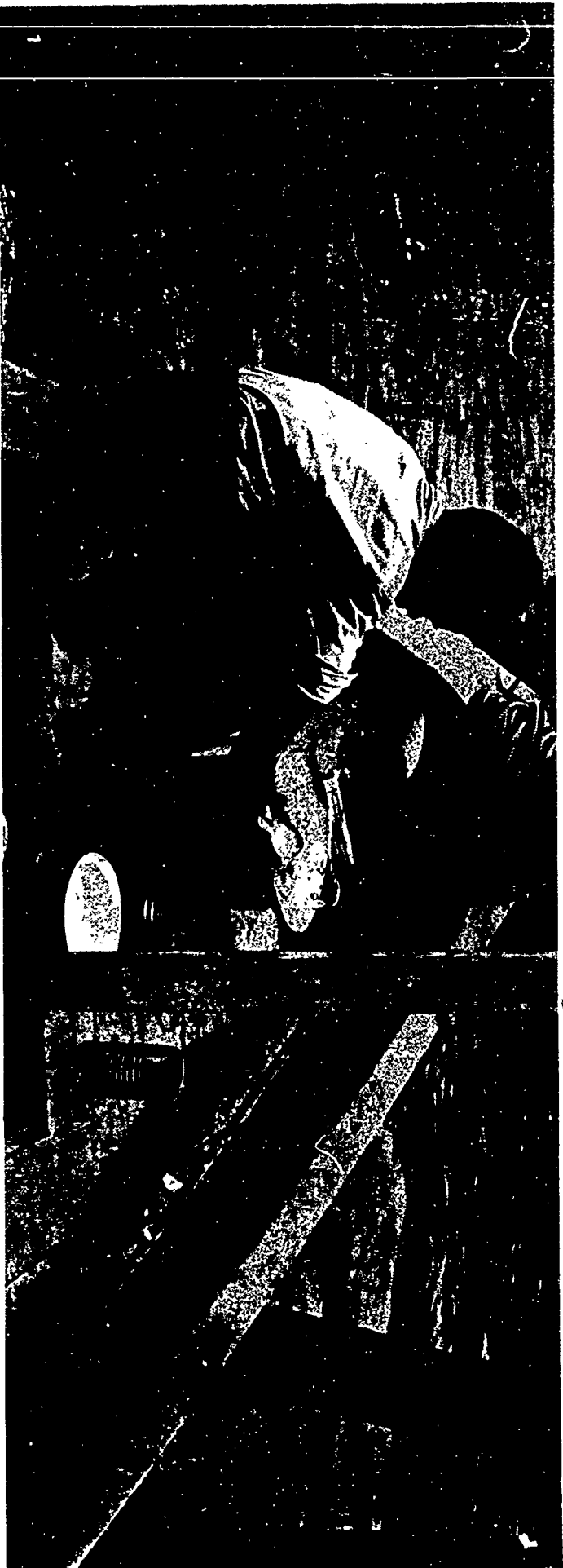
เรือที่ใช้วนติดตามบริเวณปากแม่น้ำท่าจีน จะออกไปจับปลาในตอนเย็นและกลับเข้าท่าในตอนเช้า ปลาที่จับมาได้ได้แก่ ปลากระเบน ปลาฉลาม ปลาเก๋า ปลาจะละเม็ดขาว และปลาฉลาม ปริมาณที่จับได้ในคืนหนึ่ง ๕๐ ถึง ๑๐๐ กก. ซึ่งเก็บรักษาไว้ด้วยการแช่แข็ง

เสบียงอาหารจะนำไปให้พ่อค้าหำรับ ๑ คัน และทำการหำหำกันในเรือ เรือนมีความเร็วสูงสุดประมาณ ๔ นอต

เรือ ป๓-๗๒ ที่อยู่ทางแถบทะเลอันดามันนั้น จะจับปลาด้วยโพงพางในขณะน้ำลง ออกไปปฏิบัติงานทั้งเที่ยวไปและกลับกินเวลาประมาณครึ่งวัน จับกุ้งและปลาเล็กปลาน้อยได้ ๒๐ ถึง ๔๐ กก. ซึ่งจะนำไปส่งยังท่าเรือที่อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง เรือนมีความเร็วไม่เกิน ๖ นอต

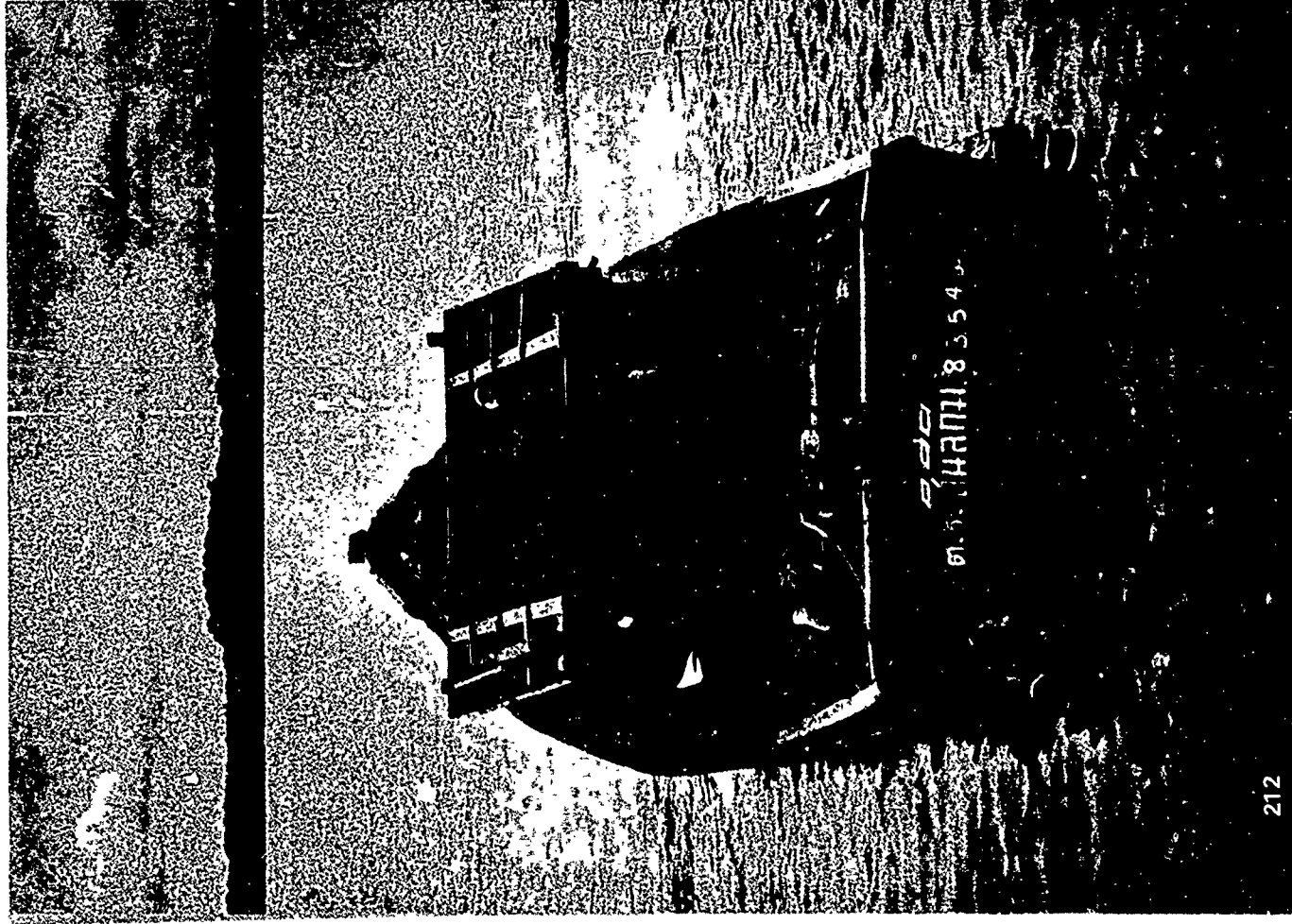
This Gill-Net Fisher Departs Home Port at Dusk and Fishes All Night
1 to 3 Miles Offshore

เรือที่ใช้วนติดตามปากแม่น้ำท่าจีน ออกจากท่าตอนใกล้ค่ำ เพื่อจับปลาห่างจากฝั่ง ๑ ถึง ๓ ไมล์ตลอดทั้งคืน



1. A C3-T2 Crew Member Prepares His Meal Over a Small Char-coal Stove. Provisions are Usually Carried for Only One-Day Trip.
2. Most C3-T2 Carry Only a Single Metal Anchor
๑. กัปตันเรือ ป๓-๕๒ กำลังหุงหาอาหารด้วยเตาถ่าน เสน่ห์อาหารมักนำไปทอดำหรับออกปฏิบัติงานเพียงวันเดียว
๒. เรือ ป๓-๕๒ ส่วนมากใช้สับโอโลหะตัวเดียว

C3-T2



Equipment

C3-T2 do not have radio, navigation, or safety equipment. One hand pump is carried. Ground tackle consists of a metal anchor attached to a cable up to 50 m long. The number of lights range from a single lantern to 3 lights.

No floodlight is carried.

Crew

There is a crew of 3 on a C3-T2.

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป.๓-๗๒ ไม่มีวิทยุ เครื่องอุปกรณ์ในการเดินเรือหรือเครื่องช่วยชีวิตเลย มีสับโยกแทงเครื่อง ใช้สมอโลหะตัวเดียว มีสายสมอยาวไม่เกิน ๕๐ ม. ไฟเรือเดินให้โคมรวตั้งแต่ดวงเดียวจนถึงสามดวง

ไม่มีโคมฉาย

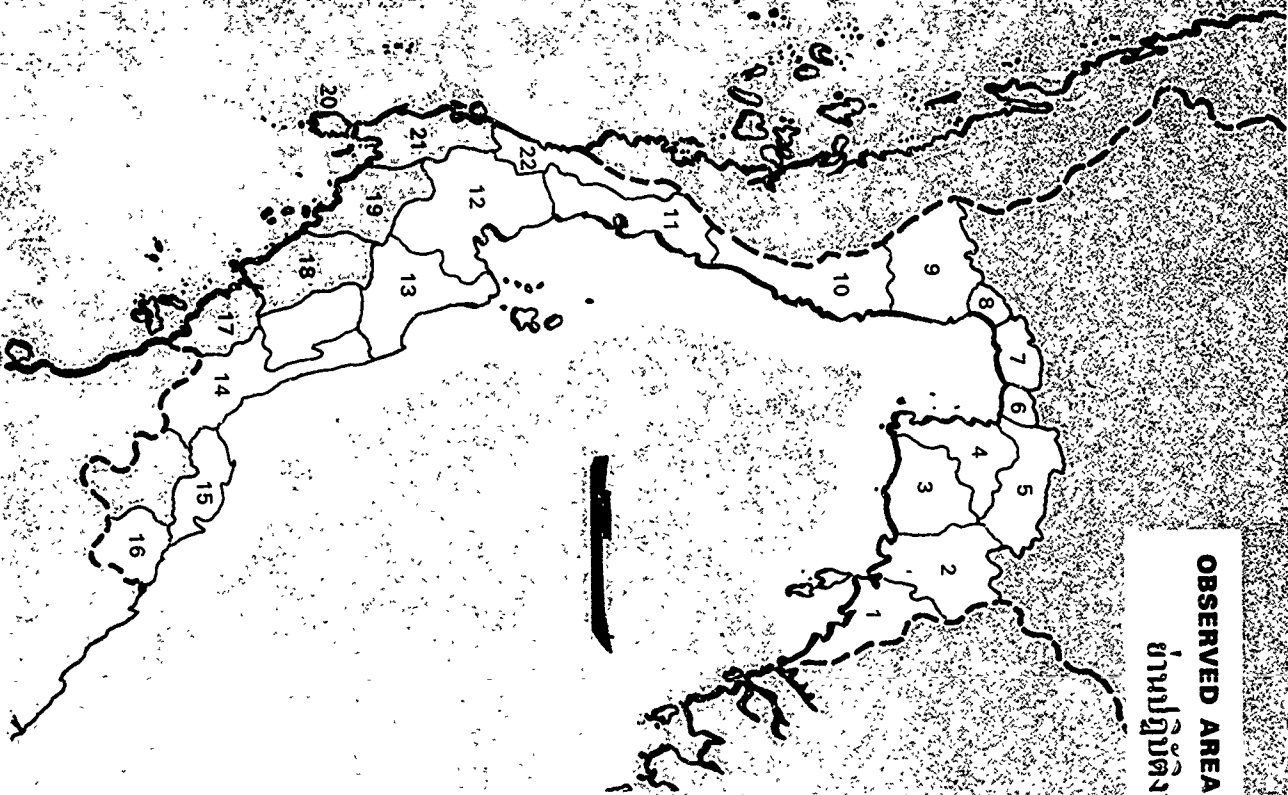
คนประจำเรือ

เรือ ป.๓-๗๒ มีคนประจำเรือ ๓ คน

This Bag - Net Fisher Operates on the Andaman Sea Near Haad Sai
Khao Fishing for Sea Shrimp

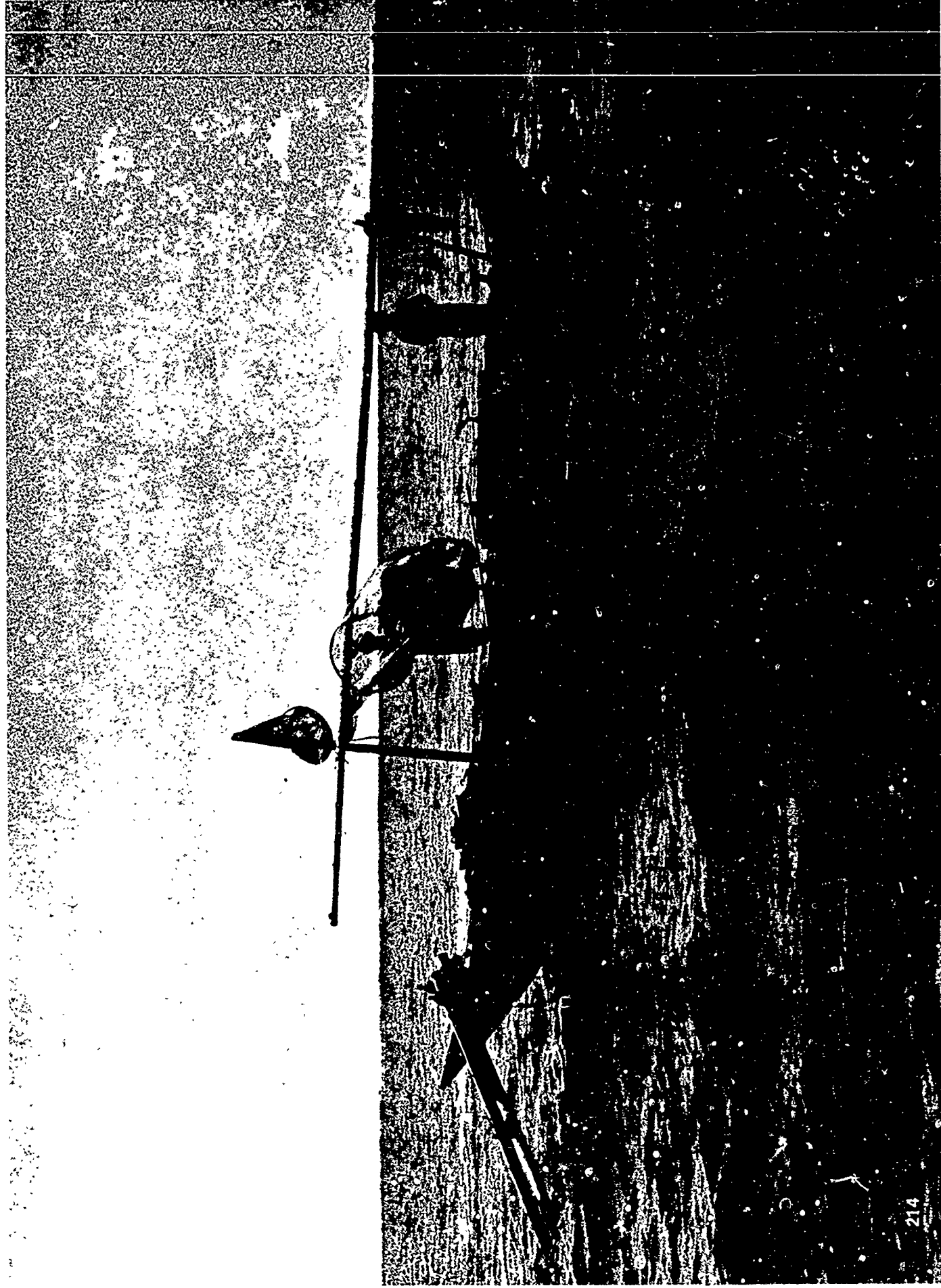
เรือที่ใช้ฉวนโพพงถ้ำน้ำ จับกุ้งทะเลอยู่ใกล้บ้านหาดทรายขาว ในทะเล
อันดามัน

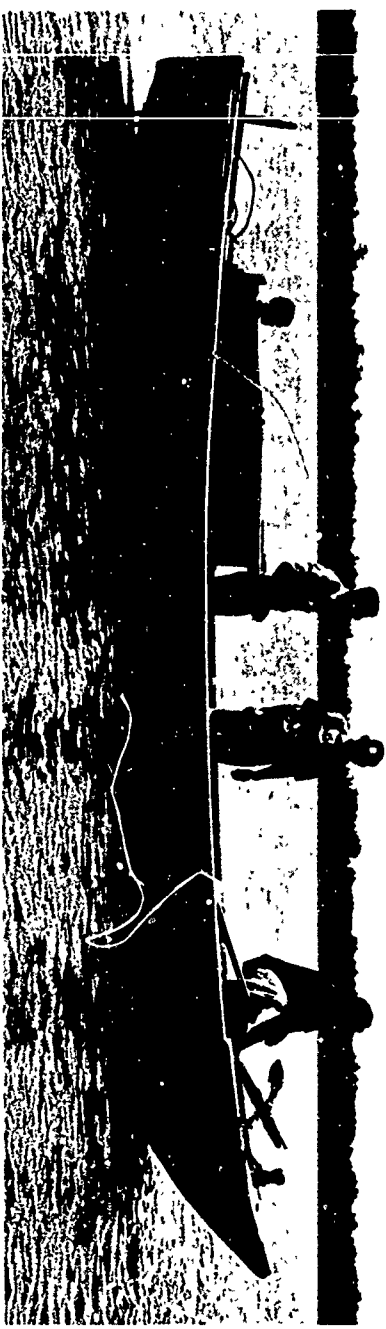
OBSERVED AREA OF OPERATION
 ย่านปฏิบัติงานพบนั่น



- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C3-T14





C3-T14		TYPE		FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
5 - 9 m	1 - 2 m	1 - 4	up to 3	1 diesel engine	
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY		
0.4-0.8 m	In Gulf, in the Andaman Sea near Burma	2%	82%		
RECOGNITION FEATURES		TYPE OF CATCH / CARGO			
Crescent-shaped bow. Truncated wide-transom stern		Sea shrimp, swimming crab, and a wide variety of fish			

General Information

C3-T14 are motorized versions of the small craft sometimes carried on larger fishing boats for use in working set traps and purse-seine fishing. The addition of an engine and the small structure which houses it are the only changes. The majority of C3-T14 vessels travel less than 15 miles along the coast and fish within 3 miles of shore. Only the gill netters near Burma venture further out, sometimes as far as 15 miles offshore. This type of fishing craft is found throughout the Gulf, but they are found in large numbers only near Samut Sakon where they gather small sea shrimp with scoop nets or line-fish for squid near Ko Phai and Ko Lan. On the west coast, the C3-T14 are found near Burma, fishing with gill nets or working set bag traps.

Crossed beams forward for holding the shrimp-scoop or dip nets used in

ป ๓-๗ ๑๔		ใช้งาน		ประมาณ	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินน้ำ	การขับเคลื่อน	ความเร็ว	การขับเคลื่อน
๕-๙ ม.	๑-๒ ม.	๑-๔	ใบกิ้น ๓	๒% ๘๒%	๘๒%
กินน้ำลึก	ยานปฏิบัติการ	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้		
๐.๔-๐.๘ ม.	อ่าวไทย และทะเลอันดามัน	๒%	๘๒%		
ลักษณะจากลำ	ลักษณะจากลำ	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้		
หัวเรือโค้งมนรูปวงเดือน	ท้ายเรือตัดและกว้าง	กึ่งกลาง, ปุ่ม, และ ปีกาหน้ามน			

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป ๓-๗ ๑๔ นั้นเดิมเป็นเรือเล็ก (เรือโต้) ซึ่งบางกรังจะบรรทุกไปกับเรือใหญ่เพื่อใช้งานเกี่ยวกับเครื่องมือจับปลาประเภทตกกันและอวนล้อมจับ (อวนตัก) และนำมาติดตั้งเครื่องขับเคลื่อนเข้าไป ได้ทำการดัดแปลงเพิ่มเติมโดยเพิ่มหางเสือและเครื่องขับเคลื่อนที่หางเรือและทำห้องเครื่องขนาดเล็กขึ้น เรือ ป ๓-๗ ๑๔ นั้นส่วนใหญ่ทำการประมงอยู่นอกฝั่งภายในระยะ ๓ ไมล์ และไม่เกิน ๑๕ ไมล์ ยกเว้นเรือที่ใช้ช่วยผลิตปลาในบริเวณใกล้ๆ เขตแดนพม่าเท่านั้นที่ออกทะเลไปไกลๆ ซึ่งบางครั้งจะออกไปห่างฝั่งถึง ๑๕ ไมล์ จะพบเห็นเรือประมงชนิดนี้ติดตลอดแนวอ่าวไทย แต่จะมียูนิบนจำนวนมากทำการจับกุ้งฝอยด้วยถักในบริเวณใกล้จังหวัดสมุทรสาคร หรือตกปลาหมึกอยู่ในบริเวณใกล้ๆ เกาะไห่และเกาะล้าน ส่วนทางฝั่งตะวันตกของประเทศไทยจะพบเห็นเรือ ป ๓-๗ ๑๔ น้อยเฉพาะ

C3-T14

squid fishing are seen on most of the C3-T14 in the Gulf. On a few of the fishing boats canvas is stretched over fore-and-aft poles for protection of the crew from sun or rain.

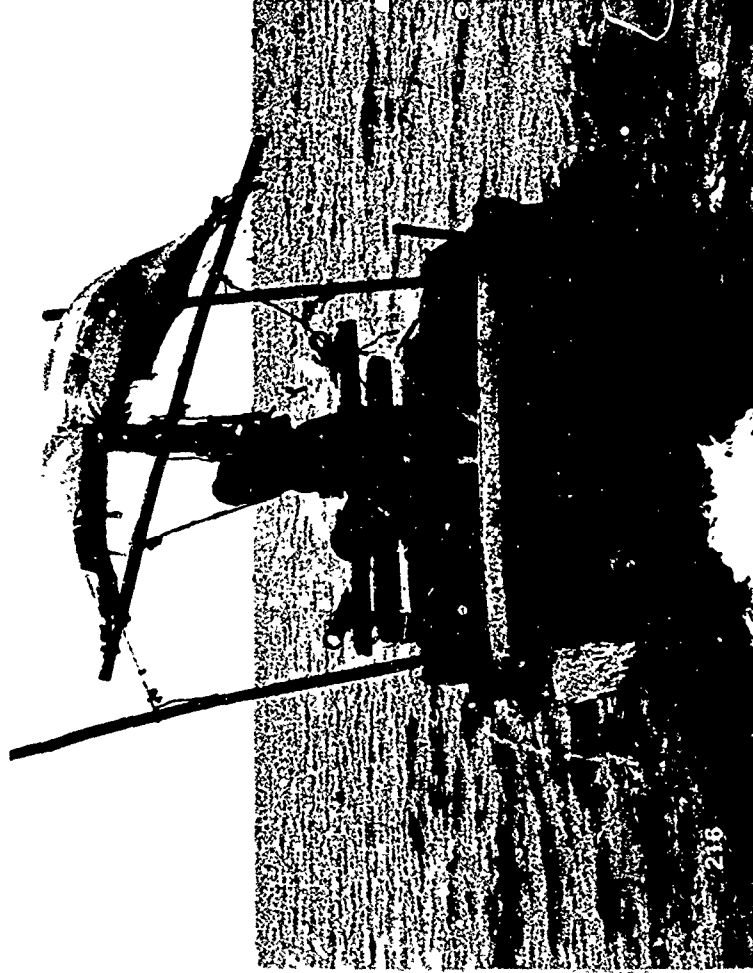
Only about half the C3-T14 carry registration papers.

Propulsion

... power plant for the C3-T14 is usually a manually started, 1-cylinder d. ... engine of up to 10 hp. Fuel reserves range from 15 to 40 liters. There are 1.0 spare parts. However, tools are commonly carried.

1. Stern View of Scoop-Net Fisher Shows Truncated, Wide Transom Characteristic of This Class. 2. 3-Hp, 1-Cylinder Yanmar Diesel Powers a 6½-M Andaman Sea Set-Bag Fisher

๑. ภาพท้ายเรือที่ใช้คันรูน แสดงให้เห็นท้ายเรือตัดกว้าง อันเป็นลักษณะของเรือประเภทนี้ ๒. เครื่องยนต์ดีเซล ยี่ห้อ ยันมาร์ ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๓ แรงม้า ของเรือที่จับปลาด้วยโปงทาง ยาว ๖ ๕ ม. ทางทะเลอันดามัน



ใกล้เขตแดนหมำทำการประมงด้วยอวนติดตาหรือโปงทาง

เรือ ป๓ - ๖๑๔ เทพทรงสนทอนอยู่ในอ่าวไทยจะแลเห็นหมำไม่ขวางอยู่ที่หัวเรือเพื่อใช้เป็นทุยยึดคันรูนทุย หรือสวิงเพื่อใช้ตกปลาหมำก มีเรือประมงจำนวนน้อยที่ใช้หมำในจังหวัดน่านไม่ต่างจากหัวเรือไปท้ายเรือเพื่อเป็นท่งบังแดดหรือฝนของคนประมงหัวเรือ

เรือ ป๓ - ๖๑๔ ประมาณครึ่งจำนวนมีใบทะเบียนเรือติดไปด้วย

การจับเตล่อน

โดยปกติเรือ ป๓ - ๖๑๔ ใช้เครื่องยนต์ที่เริ่มเดินเครื่องด้วยมือจำนวนหนึ่งเครื่อง และเป็นเครื่องยนต์ดีเซลชนิดหนึ่งสูบ ขนาดไม่เกิน ๑๐ แรงม้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิง ๑๕ ถึง ๔๐ ลิตร ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ติดไปกับเรือเลย แต่โดยทั่ว ๆ ไปมักมีเครื่องมือที่ใช้ซ่อมทำไปด้วย



C3-T14

Operational Information

The majority of the C3-T14 coastal vessels are actively engaged in fishing. The most common techniques are gill netting, line fishing, shrimp-scoop fishing, and working a variety of traps. Occasionally a C3-T14 serves as a towboat for barges from a fish-processing plant.

In the Gulf, shrimp trawlers leave home port in the morning and return in the evening. The day's catch of up to 50 kg of shrimp is sold either at home port or in a neighboring village. Line fishers operate by day or night. The gill netters near Burma fish only by night. Their catch may run to 200 kg and will be mostly red snapper and pomfret. Set traps are worked during the day and yield up to 100 kg of sea shrimp, swimming crab, and miscellaneous small fish.

All fishing trips are for a single day. Cooked food is usually carried from home. The maximum speed of the C3-T14 is about 6 kt.

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

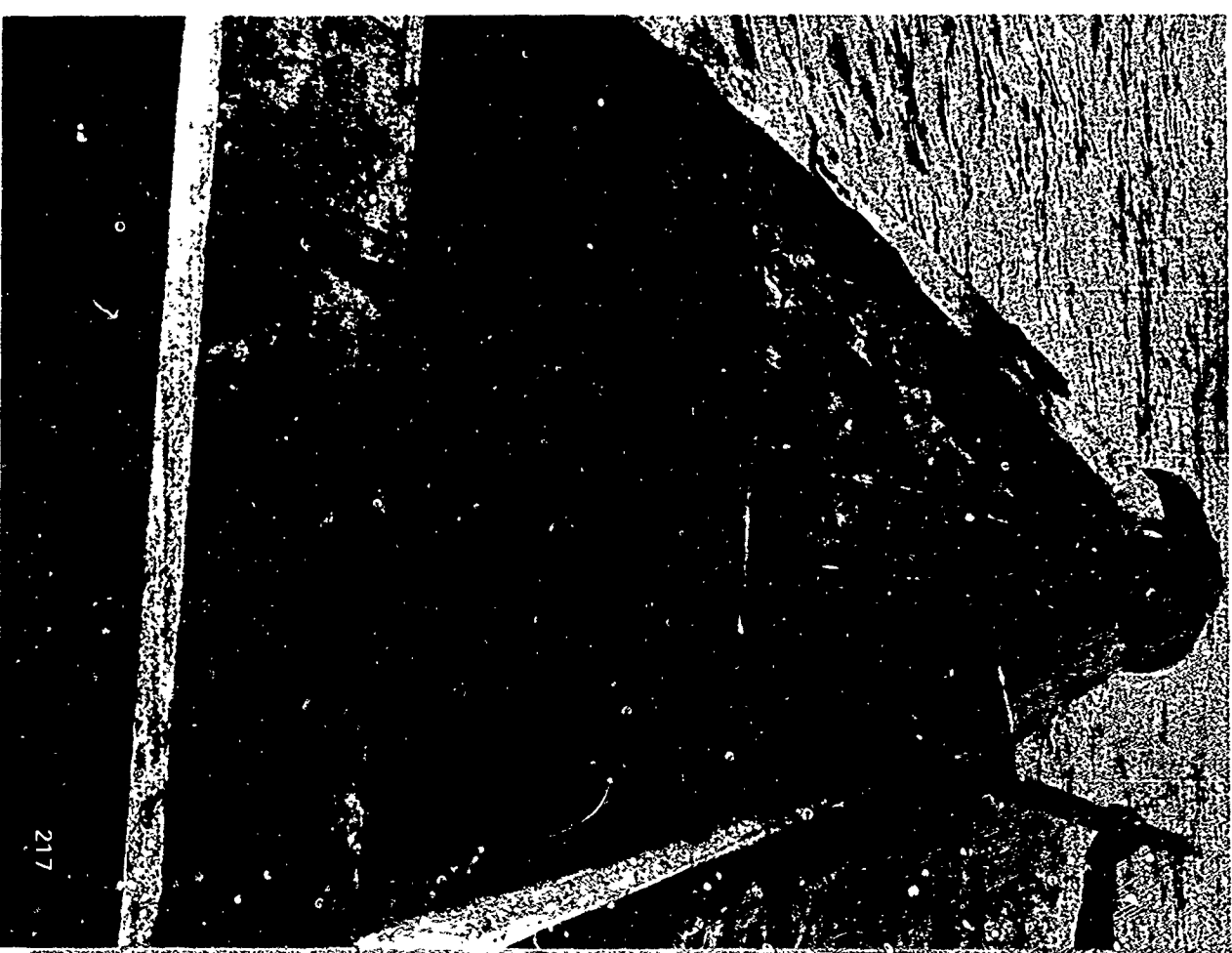
เรือชายฝั่ง ป๓-๕๑๔ น้ ส่วนมากจะใช้ทำการประมงได้อย่างต่อเนื่องแล้ว เครื่องมือที่ใช้กันอย่างแพร่หลายมากที่สุดคือ อวนติดตา เบ็ด ถิ่นรุนทุ้ง และเครื่องมือตกกันแบบต่างๆ เรือ ป๓-๕๑๔ บางลำก็ใช้เป็นเรือลากจูงเรือท่องเที่ยวแบบจากรางท่าอากาศยาน

ในอ่าวไทย เรือที่ใช้ส่วนมากจะออกจากการทอดทิ้งในตอนเช้า และกลับตอนเย็น จับกุ้งได้ไม่เกินวันละ ๕๐ กก. จะนำมาขายที่ท่าจอดเรือหรือขายตามหมู่บ้านใกล้เคียง เรือที่ใช้เบ็ดตกจะออกเรือในเวลากลางวันหรือกลางคืนก็ได้ เรือที่ใช้อวนติดตาในบริเวณใกล้ๆ เขตแดนหน้าจะออกจับปลาเฉพาะในเวลากลางคืน ปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้อาจถึง ๒๐๐ กก. ซึ่งส่วนมากจะเป็นปลากะพงแดง และปลากะละแม้น้ำ ส่วนเรือพวกที่ใช้เครื่องมือตกกักจะออกปฏิบัติงานในเวลากลางวัน จะจับกุ้ง ปูม้าและปลาเล็ก ๆ ชนิดต่างๆ ได้ไม่เกิน ๑๐๐ กก.

ออกทำการประมงวันเดียวกลับ และตามปกติจะนำอาหารที่หุงหบไปจากบ้านแล้ว ความเร็วสูงสุดของเรือ ป๓-๕๑๔ ประมาณ ๖ นอต

View Shows Forward Cargo Stowage Space on C3-T14 Gill-Net Fisher

ภาพแสดงระวางเก็บสินค้าที่หัวเรือ ป๓-๕๑๔ ที่ใช้อวนติดตา





Equipment

The catch is hand-carried by the C3-T14 crew, usually in bamboo baskets. One hand-operated bilge pump is standard equipment. Ground tackle consists of a single wood or metal anchor on a cable up to 80 m in length. The majority of these coastal vessels carry 1 lantern. None is known to carry radio, navigation, or safety equipment.

เครื่องอุปกรณ์

ส้วทะเลเรือ ปต-๒๑๔ จับได้ จะบรรจุลงหัวและใช้คนประจำเรือขนขึ้น การสูบน้ำท้องเรือใช้สูบลอยซึ่งเป็นมาตรฐานทั่ว ๆ ไป มีสมอไม้หรือสมอละตัวเดียวและสายสมอยาวไม่เกิน ๘๐ ม. ส่วนมากเรือชายฝั่งเหล่านี้มีโลมรั้ว ๑ ดวง และเท่าที่ทราบจะไม่ใช้เครื่องรับวิทยุ อุปกรณ์การเดินเรือหรือเครื่องช่วยชีวิตใด ๆ เลย

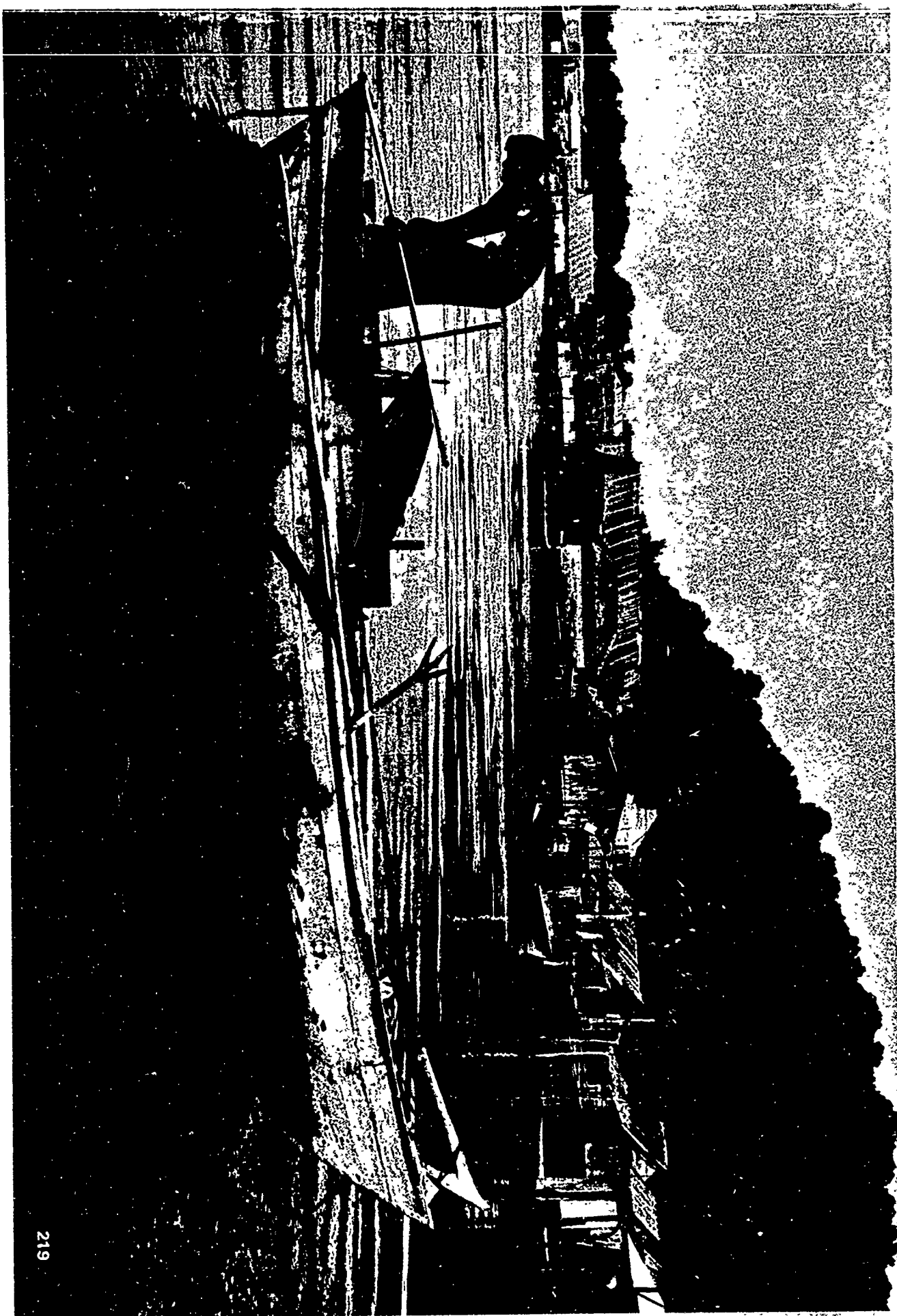
1. 10-Hp. 2-Cylinder Petter Diesel Powers a Long-Line Fisher
2. Trawler Underway. Sunshade for Crew Appears Like a Sail
3. Scoop-Net Assembly at Bow

๑. เครื่องยนต์ดีเซลหือ ๑๐ แรงม้า ขับเรือชนิด ๒ สูบ ขนาด ๑๐ แรงม้า ของเรือที่ใช้เบ็ดราว
๒. เรืออวนลากขณะกำลังแล่น มีผ้าบังแดดมองดูคล้ายใบเรือ
๓. กันรุนทำหัวเรือ

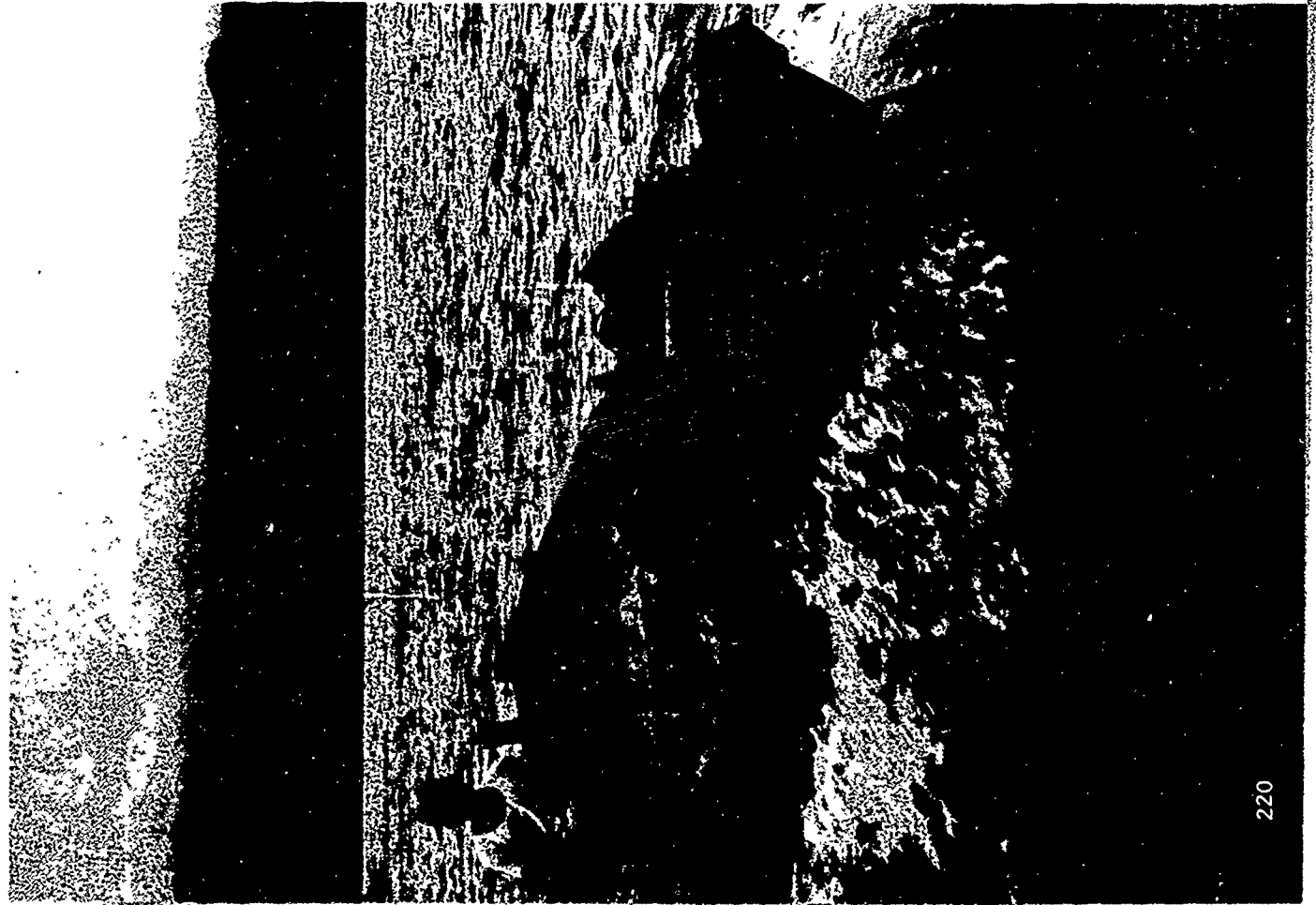


C3-T14 Line Fisher at Pak Nam Chumpon Departs Port at Dusk to
Fish All Night

เรือตกเบ็ด ปากน้ำชุมพร ออกจากท่าตอนใกล้ค่ำ เพื่อจับปลา
ตลอดทั้งคืน



C3-T14



Crew

C3-T14 are operated by the owner alone or with a single assistant. Rarely, a pair of fishermen will own such a vessel in partnership.

Military Potential

The military potential of the C3-T14 in the Gulf is minimal. However, on the west coast their proximity to the northern border affords a better opportunity for clandestine operations, especially for the gill netters which are commonly out at night. These gill netters have a wider range of fishing areas and are familiar with the northern islands, which have been important bases for illicit operations.

คนประจำเรือ

เจ้าของเรือ ป๓-๕๑๔ จะปฏิบัติงานด้วยตนเองเพียงคนเดียว หรือมีผู้ช่วยหนึ่งคน และเรือชนิดนี้มักไม่ไกรว้มีเจ้าของสองคนทำงานโดยเป็นส่วนกัน

ศักยภาพในการทหาร

ศักยภาพในการทหารสำหรับเรือ ป๓-๕๑๔ ในอ่าวไทยนับว่ามีน้อยมาก แต่ถ้าหากทางฝั่งตะวันตกของประเทศไทย เนื่องจากอยู่ใกล้ชายแดนทางตอนเหนือ จึงเปิดโอกาสให้เรือเหล่านี้สามารถปฏิบัติงานที่ติดกฎหมายได้ โดยเฉพาะเรือที่ใช้วางติดตาข่ายตามปกติ จะออกทำงานในเวลากลางคืนอยู่แล้ว เรือเหล่านี้มีงานปฏิบัติงานประมงที่กว้างขวางมาก และมีการสนิทสนมคุ้นเคยกับบรรดาชาวเกาะทางตอนเหนือเป็นอย่างดี ซึ่งเกาะเหล่านี้เคยเป็นฐานที่สำคัญในการปฏิบัติงานที่ผิดกฎหมาย

Set Bag Fisher Can Make About 5 Kt

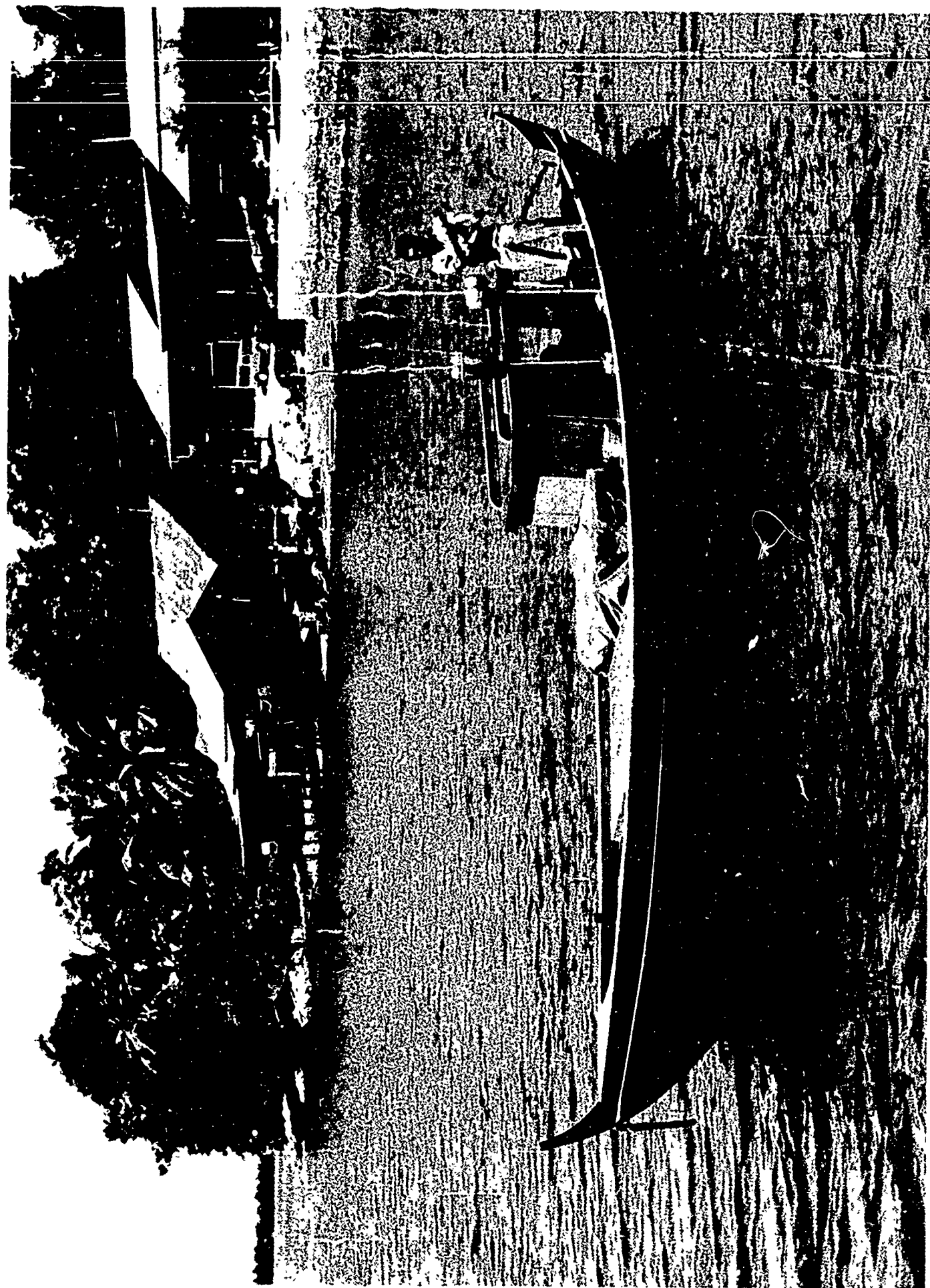
เรือทำปลาทูด้วยโพรงทางมีความเร็วประมาณ ๕ นอต

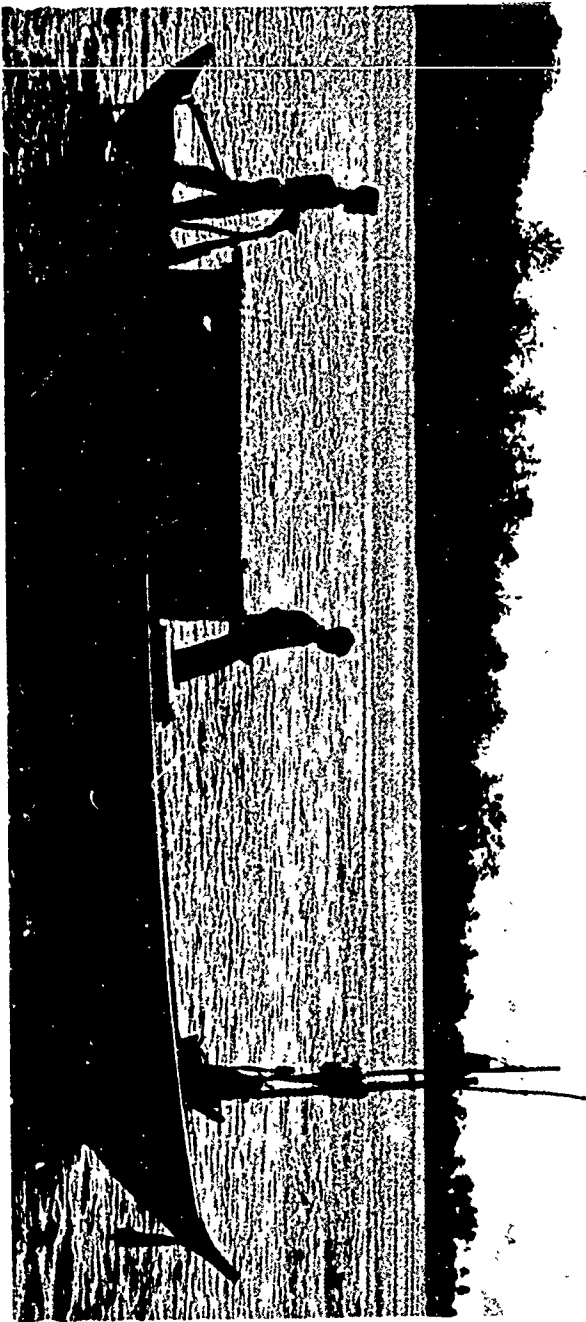
OBSERVED AREA OF OPERATION อำเภอภูมิจังหวัดหนองคาย



- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C4-T2





C4-T2				TYPE		FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION			
10 m	2 m	1 - 2.5	0.5 - 1.5	1 engine			
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY		TYPE FREQUENCY		
0.6-0.9 m	Andaman Sea from Krabi south		15%		1 %		
RECOGNITION FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO			
Double-ended. Crescent-shaped, sharply pointed bow and stern. High-rise pointed stem and sternpost. Low cabin aft.				Bonito, dorab, and Spanish mackerel			

General Information

Only a few Class 4 craft are equipped with cabins, all low and located aft. Most of the cabins are well built—usually 2.5 m long and almost as wide as the boat. These boats are decked and usually have 1 hatch leading to the cargo hold.

C4-T2 are found only along the southern half of Thailand's Andaman Sea coast, where they fish for Spanish mackerel with gill nets. Their home ports are Ko Phi Phi Don, Ko Sukhon, and Ban Laem Sak.

The majority of these vessels are not registered.

ป ๔-๗๒				ใช้งาน		ประมาณ	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินกบอช	กินเนค	การขับเคลื่อน		เครื่องยนต์ ๑ เครื่อง	
๑๐ ม.	๒ ม.	๑-๒.๕	๐.๕-๑.๕				
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	ทะเลอันดามัน ตั้งแต่กระบี่ลงไปทางใต้	พบเรือประมาณ	พบเรือชนิดนี้			
๐.๖-๐.๙ ม.			๑๕%			๑%	
ลักษณะประจำตัว				ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า			
หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน เหนือมากและใต้มีรูป				ปลาโอ ปลาตาบปลาและปลาอินทรี			
วงเดือน ทวนหัวท้ายทวนบนแหลมชนบท เก่งท้ายเคียว							

ข่าวสารทั่วไป

เรือประเภทที่ ๔ เพียงไม่กี่ลำที่มก เป็นกึ่งเคียวอยู่ทางท้ายเรือ เก่งส่วนมากต่อไว้อย่างแข็งแรง ตามปกติยาว ๒.๕ ม. และกว้างเกือบเท่า ๆ กับความกว้างของเรือ เรือเหล่านี้มีดาดฟ้าและบันไดขึ้นประจํา ๑ ฝ่าย

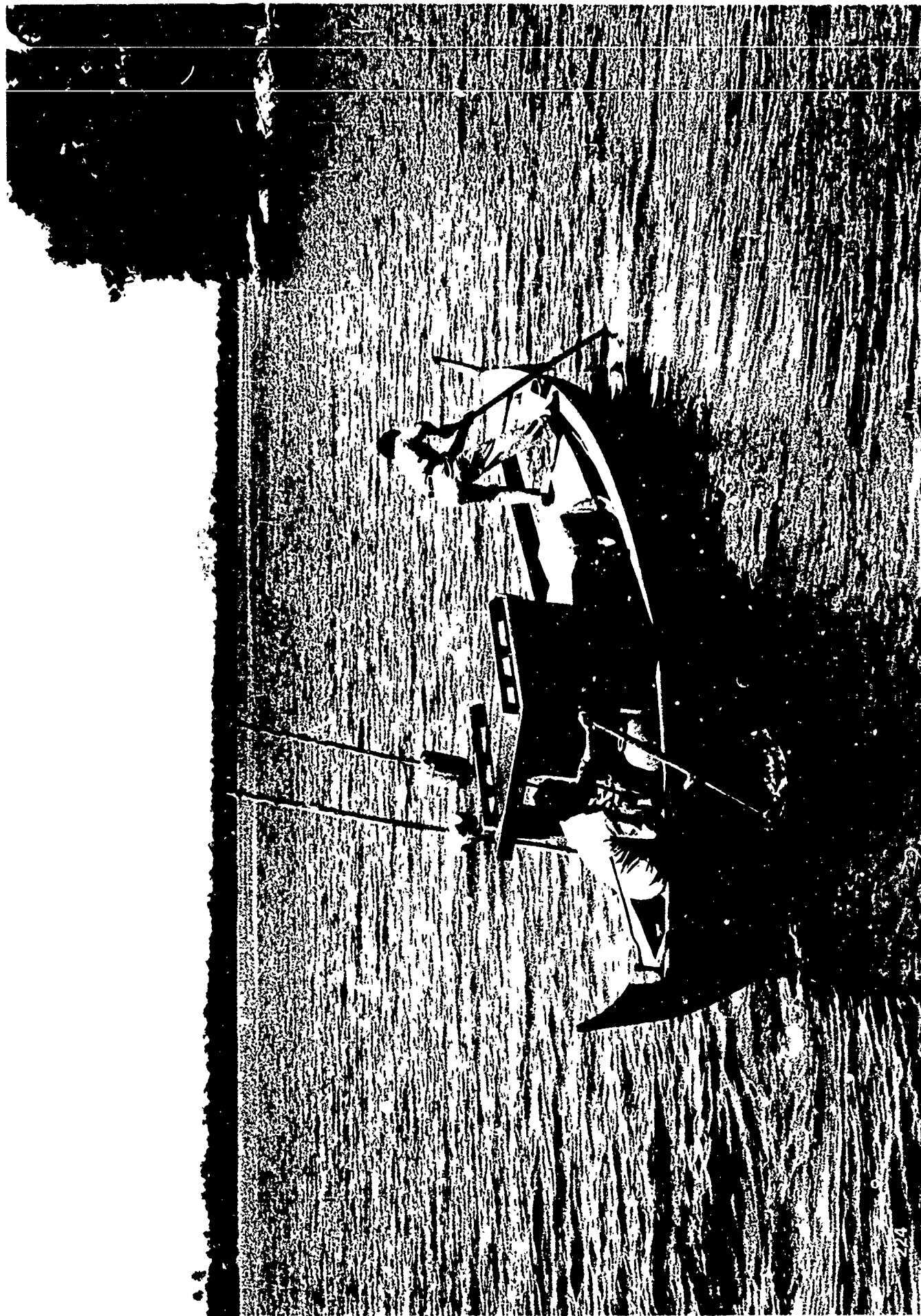
จะพบเห็นเรือ ป ๔-๗๒ อับปลาอินทรีด้วยอันติดตาอยู่ตามบริเวณชายฝั่งทะเลอันดามันของประเทศไทยในแถบครึ่งล่างทางตอนใต้ ทำงอดักของเรือเหล่านี้จะอยู่ที่เกาะพิทักษ์ตอน เกาะสุกร และบ้านแหลมสัก (จังหวัดกระบี่)

เรือเหล่านี้ส่วนมากไม่จดทะเบียน

C4-T2

Gill-Net Fisher on Andaman Sea. Note Net Floats on Port Side

เรือวางนิตตาในทะเลอันดามัน จะสังเกตเห็นทุ่นลอยของเรือวางนิตตา



C4-T2

Crew

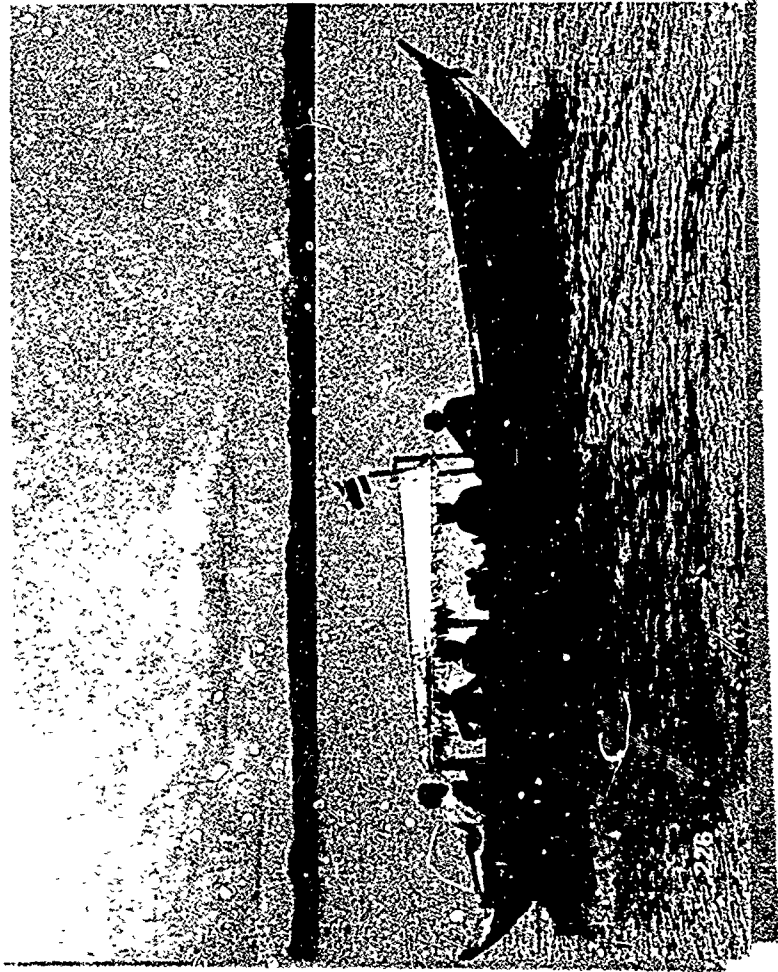
These coastal vessels are operated by crews of 2 or 3. They are sometimes Thai Moslems.

Military Potential?

Despite the covered hold and small cabin for concealing contraband, this boat is reported to be sensitive to the roll of the sea and hard to handle. This may affect its utility as a vessel engaging in illicit activities.

Gill Netter From Ko Sukhon Catches About 70 Kilograms of Spanish Mackerel and Dorab Each Night

เรือที่ใช้กวัดตาจากเกาะสุกร จับปลาอินทรี และปลาตาบลาว ได้กันและประมาณ ๗๐ กก.



คนประจำเรือ

เรือชายฝั่งเหล่านี้ใช้คนประจำเรือ ๒ หรือ ๓ คน ซึ่งบางคนก็เป็นชาวไทยมุสลิม

ศักยภาพทางการ

แม้ว่าเรือเหล่านี้จะมีระวางบรรทุกที่ค่อนข้างน้อยและถังขนาดเล็ก เพื่อใช้บรรทุกสินค้าส่งของต้องห้ามก็ตาม แต่ตามรายงานปรากฏว่าเรือเหล่านี้จะออกทะเลจะโคลงมากและถือท้ายมาก เมื่อเป็นเช่นนั้น จึงอาจกระทบกระเทือนต่อการปฏิบัติงานที่ผิดกฎหมายได้

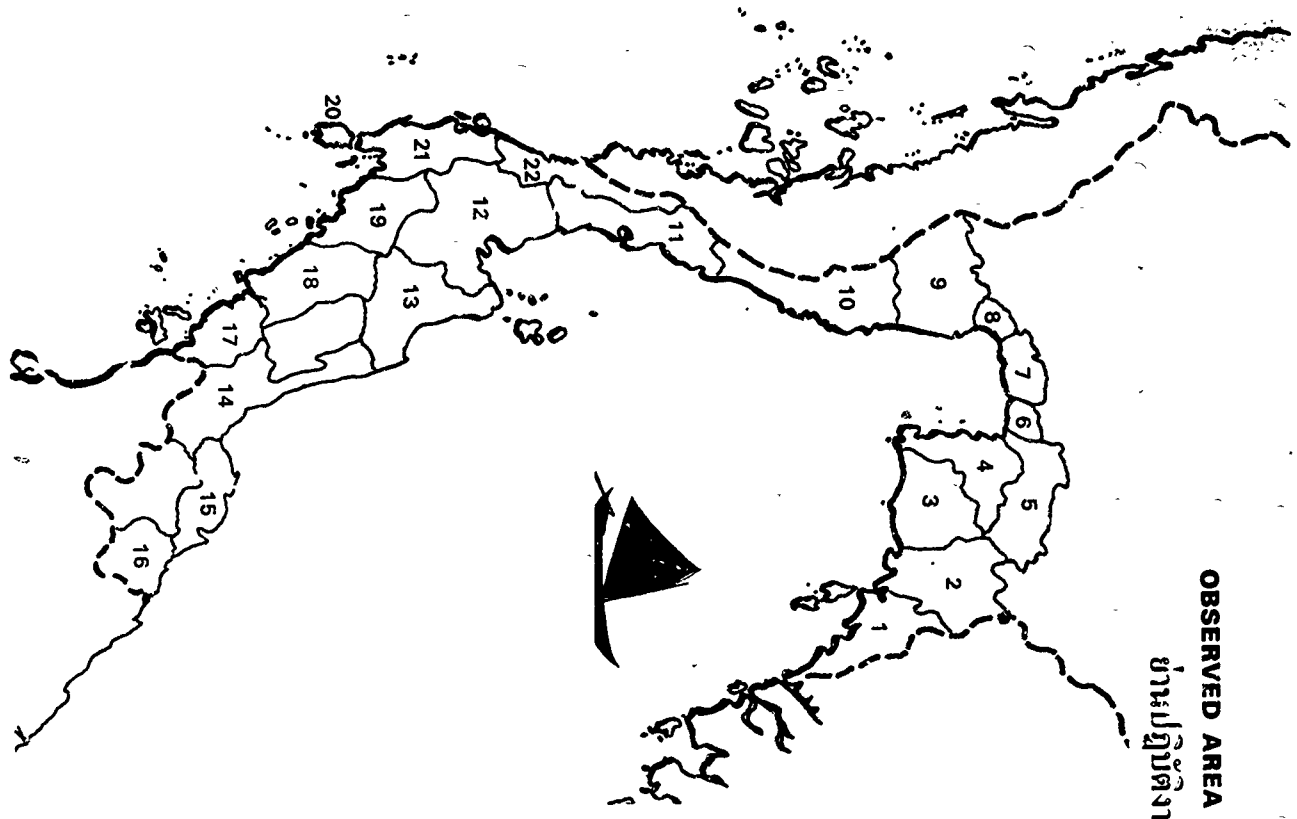
Open Cabin Provides Minimal Shelter

ถังเปิดข้างมีที่กำบังน้อย



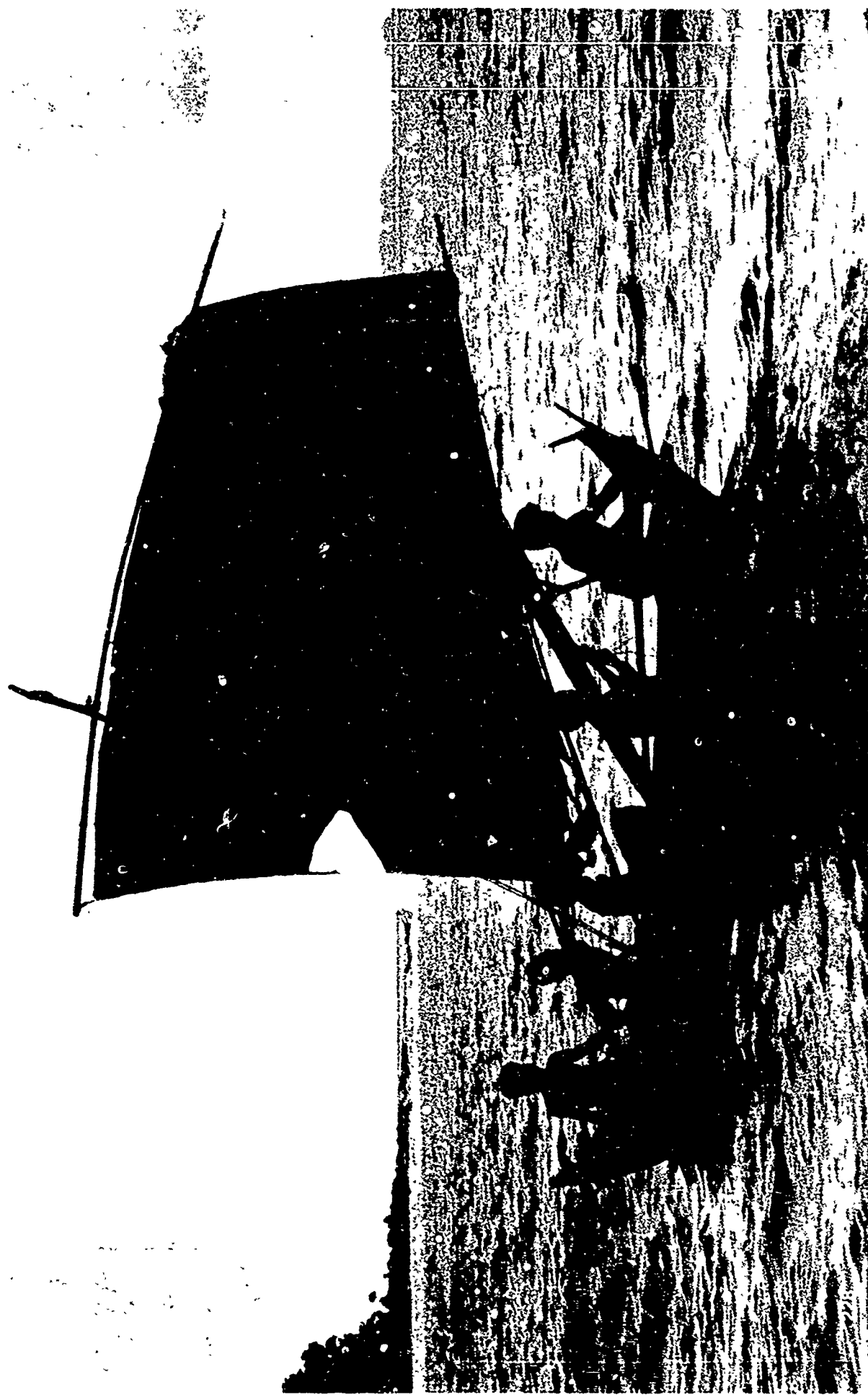
OBSERVED AREA OF OPERATION

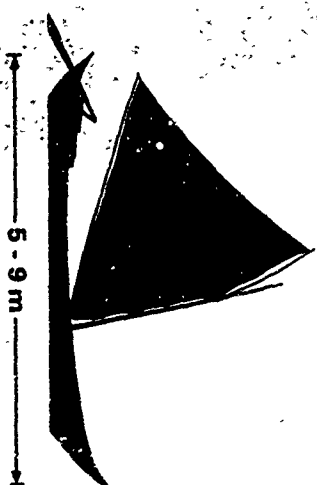
ย่านปฏิบัติงานพบเห็น



- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C4-T11





TYPE

FISHING

LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
5-9 m	1-1.5 m	0.6-1.3	0.4-0.5	1 sail; engine optional
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	
			TYPE FREQUENCY	
Under 0.5 m	Andaman Sea near Changwat Trang and Satuli		15 %	4 %
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO	
Double-ended <i>Crescent-shaped</i> , pointed bow and stern. High-rise stem and stampest. One lug-sail			Varied	

General Information

The graceful hull and single sail of the C4-T11 are seen in small numbers from Krabi south along the west coast of Thailand. Their home ports are Ko Tarutao, Ko Adang, Satul, Ko Yaratoad, and Langu. They fish with hook and line, long lines, and gill nets. At Ko Adang some C4-T11 gather giant clams for use in the manufacture of souvenirs for tourists.

These boats have open holds. Few are registered.

Propulsion

The C4-T11 has a single cotton lugsail hung from a mast 2.5 to 6 m high stayed by 2 shrouds. The yard and boom are of bamboo.

୧୯୫୫

၂၃၁၂

५५५

ความยาวของผลผลิต	ความกว้างสูง	ตัวแปร	พื้นที่	การขับเคลื่อน
๕-๕ ม.	๑-๑.๕ ม.	๐.๖-๑.๓	๐.๕-๐.๕	๐ ใบ
เกิน ๕ ม.	เกิน ๑.๕ ม.	เกิน ๑.๓	เกิน ๐.๕	เกิน ๑ ใบ
ต่ำกว่า ๐.๕ ม.	ต่ำกว่า ๑.๕ ม.	ต่ำกว่า ๑.๓	ต่ำกว่า ๐.๕	ต่ำกว่า ๑ ใบ
๑๕%	๑๕%	๑๕%	๑๕%	๑๕%

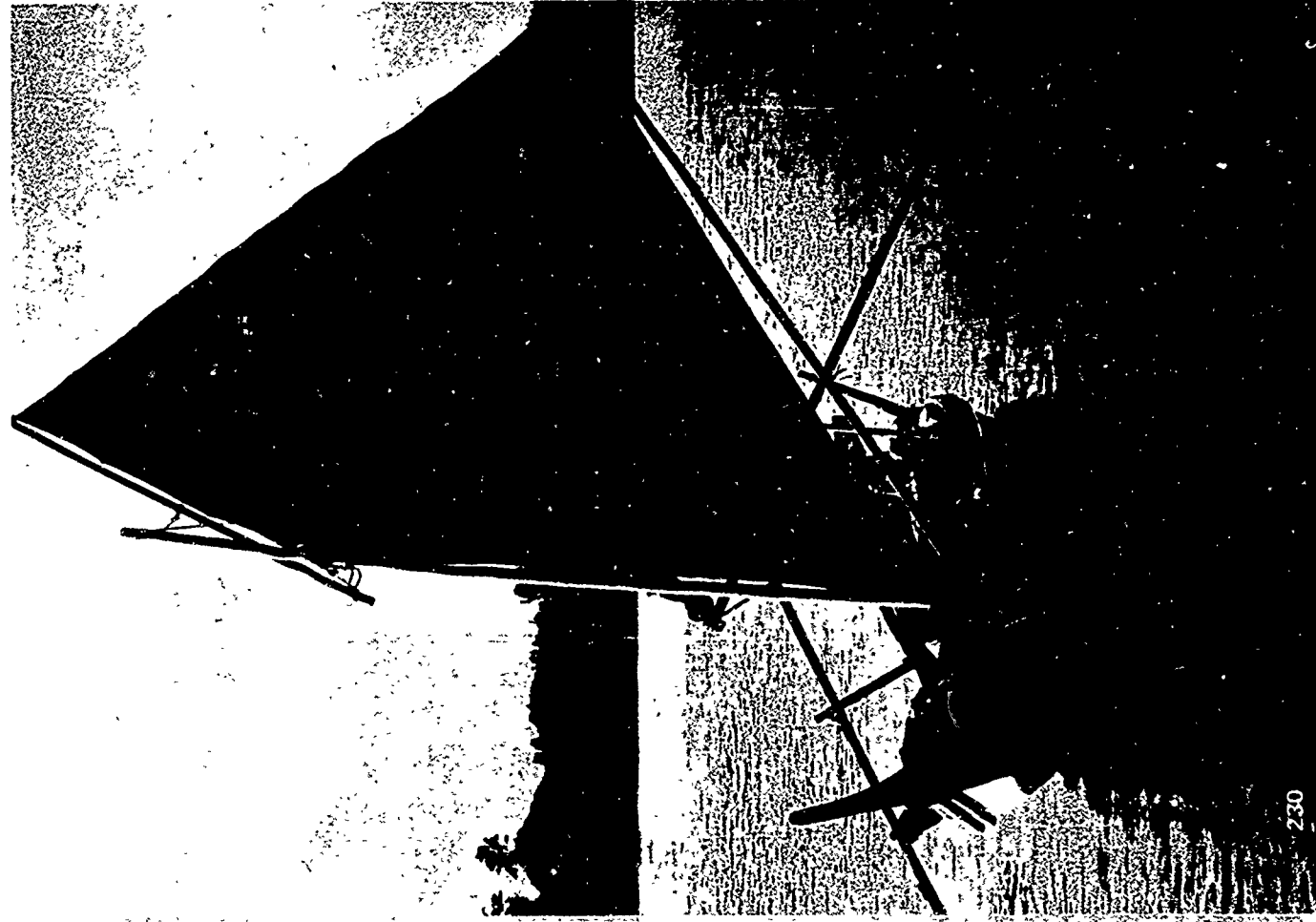
វិទ្យាសាស្ត្រក្នុង

เรือ ปด-๗๑๑ นมจำนวนไม่มากนักเป็นเรือใบเสลดเรือตัวเรือแคบและเร็วจะพบเห็นอยู่ทางภาคใต้ตั้งแต่ตะวันตกของประเทศไทยตั้งแต่จังหวัดระยองไปทางใต้ ทำออกพักของเรือเหล่านี้จะอยู่ที่เกาะตราตะ เกาะอติง จังหวัดสตูล เกาะยวราไต้ดี และที่อำเภอละงู (จังหวัดสตูล) เรือเหล่านี้ขับปลาโดยใช้เบ็ดจาก เบ็ดราวและอวนติดตา ที่เกาะอติงมีเรือ ปด-๗๑๑ บางลำ ทำการงมหอยมอเล็เหมือนเอาไปทำเป็นของขงขี้ผู้สำหรับจำหน่ายให้แก่นักท่องเที่ยว

การขับเคลื่อน

เธอ ปด.-๗๑ มาใช้ใบแวนใบเดียว ทำด้วยผ้าฝ้ายชกอยู่บนผืนตากระโคงสูง ๒.๕ ถึง

C4-T11



In addition to the sail, about half of these coastal vessels also have a 4-hp, long-shaft gasoline engine. Some C4-T11 carry tools, but none have spare parts.

Operational Information

C4-T11 are seen working at all times of the day and year. Their schedule depends on the type of fishing. Hook-and-line fishers catch a wide variety of fish in amounts up to 50 kg per day. A long-line fishing boat may bring in 500 kg of ray, bass, and shark. The giant clamshell collectors gather up to 100 kg of shells.

C4-T11 have a top speed of about 6 kt.

๖ ม. เสาขุดอยู่ด้วยเชือกทาบวันสองวัน เพลใบพองอันบนและอันล่าง (เพลอันยาและเพลาดมมัน) ทำด้วยไม้ไผ่

เรือขายฝั่งเหล่านี้ประมาณครึ่งหนึ่งจะติดเครื่องหางยาวประเภทน้ำมันไซขนาด ๔ แรงม้าเพิ่มขี้นอกด้วย บางลำก็ไม่มีเครื่องมือซ่อมทำไปด้วย แต่ไม่ชิ้นส่วนอะไหล่เลย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

จะพบว่าเรือ ๑๔-๑๑๑ นี้ออกปฏิบัติงานอยู่ตลอดทั้งวันและทั้งปี แต่จะออกและกลับเวลาใดนั้นขึ้นอยู่กับชนิดของเครื่องมือที่ใช้ เรือที่ใช้เบ็ดตกจะได้ปลาต่าง ๆ กันหลายชนิด มีปริมาณไม่เกินวันละ ๕๐ กก. เรือที่ใช้เบ็ดราวอาจได้ปลากระเบน ปลากระพงขาว และปลากลามถึง ๕๐๐ กก. ส่วนเรือที่งมหอยมือเสือมักได้ไม่เกิน ๑๐๐ กก.

เรือ ๑๔-๑๑๑ มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๖ นอต

Baited-Line Fisher Powered by Oars and Single Lugsail Departs Langu in Early Morning to Fish All Day. Note Bamboo Mast, Yard, and Boom

เรือตกเบ็ดชนิดนี้หยอที่ใช้เงาและใบแขวนใบเดียว จะออกจาก อ. ละงูในตอนเช้ามืด เพื่อจับปลาตลอดทั้งวัน ขอให้สังเกตเสากระโดง เพลอันยา และเพลาดมมันที่ทำด้วยไม้ไผ่

Equipment

The catch is offloaded manually by the crew. These boats have no radio, navigation, or safety equipment. A single anchor, usually of wood and stone, has a cable up to 60 m in length. A lantern or torch is generally carried, even on the day fishers. About half these boats carry tools for making repairs.

เครื่องอุปกรณ์

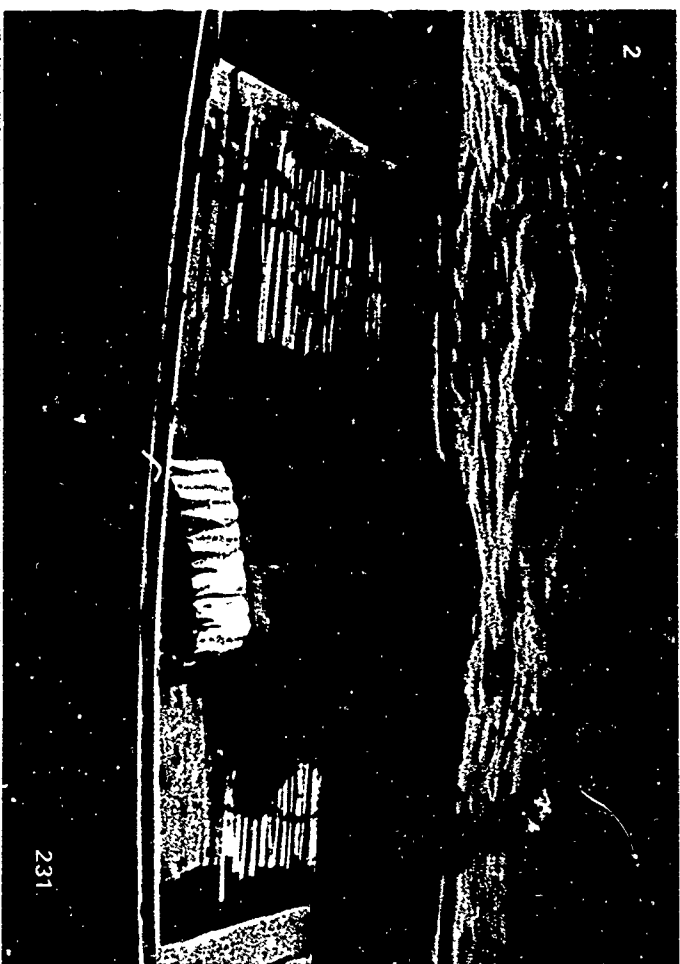
คนประจำเรือเป็นผู้ขนถ่ายสัตว์ทะเลจอบ โดยจากการเรือโดยการแบกหาม เรือเหล่านี้ไม่มีวิทยุ เครื่องอุปกรณ์การเดินเรือและเครื่องช่วยชีวิตเลย ใช้สมอตัวเดียวซึ่งมักเป็นหินหรือไม้หินถ่วง สายสมอยาวไม่เกิน ๖๐ ม. โดยทั่วไปแล้วจะมีลมหรือลมไฟไปด้วย ทางตรงเสมอ ไม่ว่าจะเป็นเรือที่ออกจับปลาในเวลากลางวันก็ตาม จำนวนประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้ มีเครื่องมือถ้าทวี่ใช้ในการซ่อมทำติดไปด้วย

In Addition to Lugsail, This C4-T11 From Ko Yaratoad Is Equipped With a 4-Hp, 1-Cylinder, British Seagull Gasoline Engine

นอกจากใบแฉวนแล้ว เรือ ๒๔-๕๑ จากเกาะยวราโตัดลำน ยังใช้เครื่องยนต์น้ำมันดีเซลหรือ ชกลิต ของอังกฤษ ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๔ แรงม้าอีกด้วย



1. Wooden Anchors Are Weighted With Stones. 2. Mast Has Been Unstepped and Stowed With Sail on Starboard Side
๑. สมอไม้ใช้หินถ่วง ๒. ลมเสาและวางไว้กับในทางกราบขวา



C4-T11

Crew

The majority of the C4-T11 are operated by a crew of 2. The shell collectors usually carry 5 divers.

While all crews are Thai, there is a great diversity of background. They may be Buddhist or Moslem. Some speak only Malay, others speak Thai and Malay, while a few know only regional dialects. Many do not have the elementary education prescribed by Thai law.

Military Potential

These small, open sailers are not readily maneuverable or very seaworthy.

Shell Fisher at Nipis Works Near Adung Island During Daylight Hours

เรือมทอยที่เกาะน้ปีส ปฏิบัติงานอยู่ใกล้ๆ เกาะอาดัง ในเวลากลางวัน

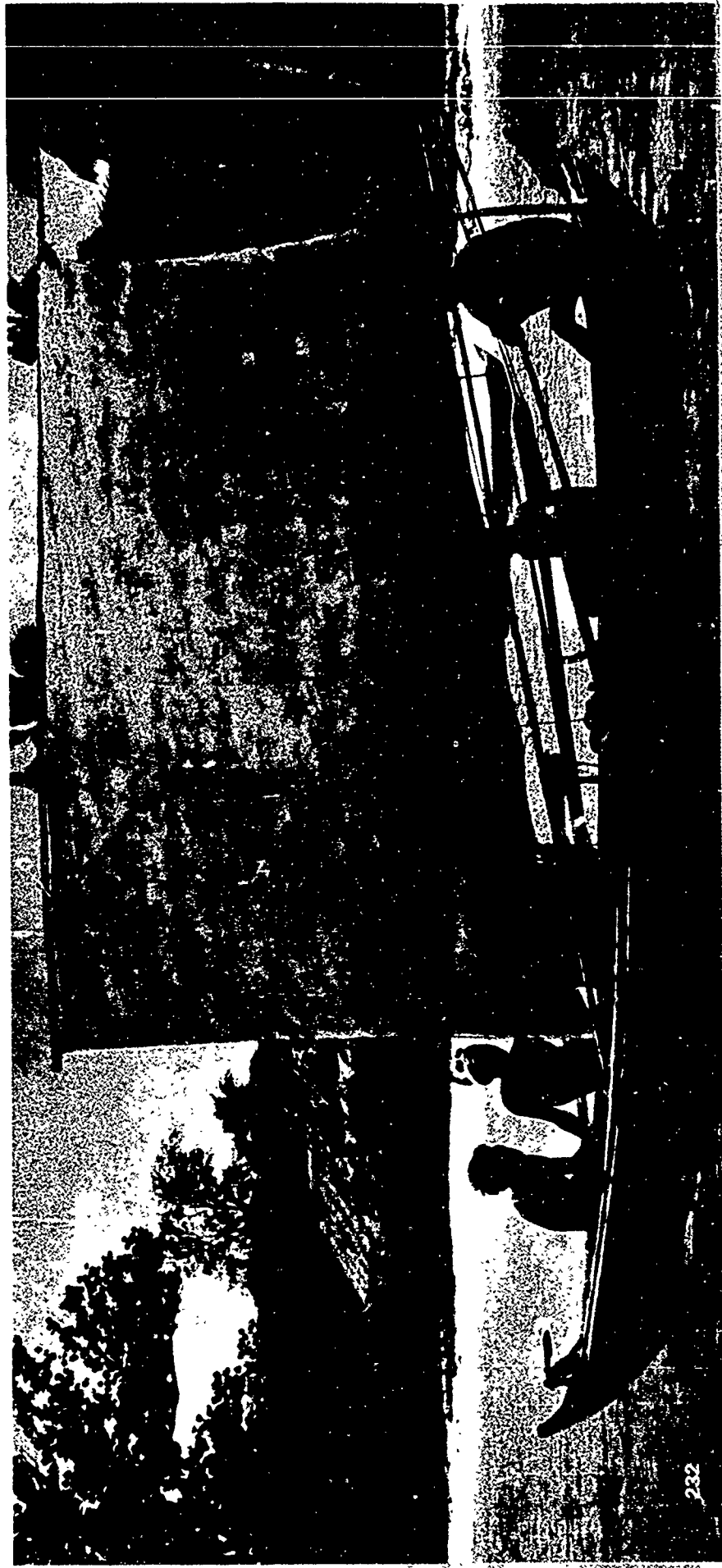
คนประจำเรือ

ส่วนมากเรือ ป๔-๕๑๑ นี้มีกคนประจำเรือ ๒ คน เรือทำการมทอยกับมันักดำน้ำไปด้วย ๕ คน

คนประจำเรือทั้งหลายเหล่านี้ล้วนเป็นคนไทยที่มีภูมิลำเนาแตกต่างกันอย่างมากมาย บางคนนับถือศาสนาพุทธ บางคนนับถือศาสนาอิสลาม บางคนพูดได้แต่เฉพาะภาษามลายู ภาษาเด็ชว บางคนก็พูดได้ทั้งภาษาไทยและภาษามลายู แต่ก็มีเพียงส่วนน้อยที่พูดได้เฉพาะภาษาพื้นเมืองของชาวเกาะหรือชาวน้ำเท่านั้น และนี้อยู่มากรด้วยก้นที่ไม่ได้ฝึการเรยนตามพระราชบัญญัติประถมศึกษาของประเทศไทยเลย

ศักยภาพทางการทหาร

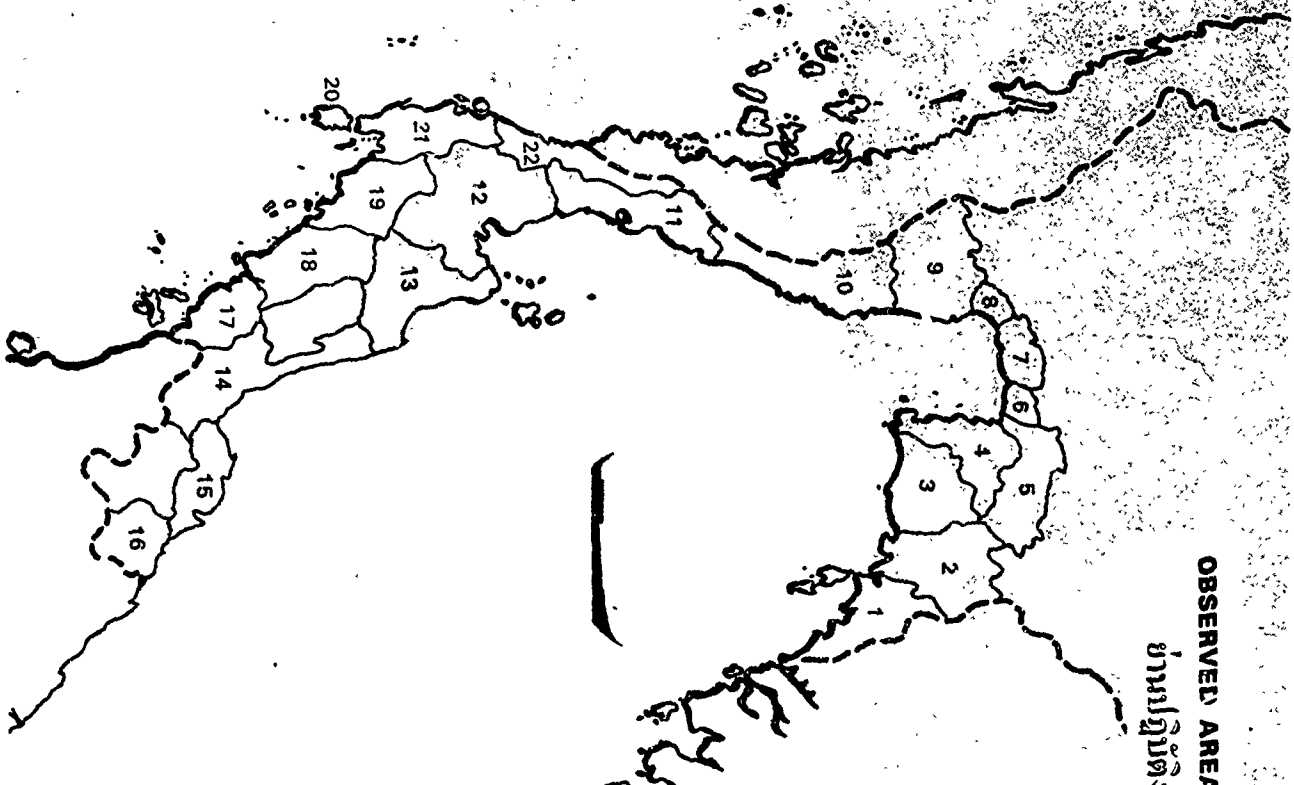
เรือใบขนาดเล็กที่มีท้องเรือเปิดเหล่านี้ เป็นเรือที่มีความคล่องแคล่ว และความสามารถในการออกทะเลได้ไม่สู้ดีนัก



CLASS 4 - TYPE 14

OBSERVED AREA OF OPERATION

ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น



- | | |
|--------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| คราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satun |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrae | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C4-T14



A black and white photograph showing a person in a small, narrow boat on a body of water. The person is standing and appears to be using a long pole or oar. The water is calm with some ripples. A scale bar at the bottom of the image indicates a length of 5-11 m.

C 4 - T 14			TYPE		FISHING/CARGO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION		
5 - 11 m	1 - 2 m	0.6 - 2.7	0.4 - 1.8	1 diesel or gasoline engine		
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY		
Under 1 m	Andaman Sea		15 %	95 %		
RECOGNITION FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO		
Double-ended. Crescent-shaped, sharply pointed bow and stern. High-rise, pointed stem and sternpost				Varied		

These graceful, crescent-shaped boats are found in large numbers on the west coast of Thailand, mainly in the Gulfs of Phangnga and Ao Luk, in the Phuket Sea, and south to the Malaysian border. The majority of the C4-T14 are gill-net fishers. Those around the southern islands of Tarutao, Toad, and Toad Noi and the port of Tan Yong-U-Ma catch a wide variety of fish, while those in the Phuket Sea bring in prawns. Some work as patrol boats for the gill netters.

Sei traps—bamboo basket, set bag, or winged set bag—are found in the south offshore of Changwat Satul. Also concentrated in the south are most of the boats using hook and line.

ป๕-ช๑๕			ใช้งาน		ประเมินง/สินค้ำ	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ก้นกวอด	ก้นหน	การขับเคลื่อน	สัสมห็อนกับบ๑ส ๑ เกว๑อง	
๕-๑๓ ม.	๑-๒ ม.	๐.๖-๒.๗	๐.๕-๑.๘			
กัณธเล็ก	ย้ามปฏิบัติงาน		หบปร๑ประมกัณ		หบปร๑ชกัณ	
ค้ำเกว๑ ๑ ม.	หะเล๑นคัมบ๑น		๑๕%		๕๕%	
ลั๑ณะระห๑จ้				ช๑นลั๑ตัวเก๑เล๑จ๑บ๑ได้/ลั๑นค้ำ		
หำร๑อ๑ทำยร๑อ๑ม๑กัณธระลั๑ย๑น	แ๑น๑ม๑ก			แ๑น๑ค๑ง๑บ๑นร๑ป		
ว๑น๑ค๑น	ทว๑นหำว๑นท๑ย๑นแ๑น๑ม๑น๑ม๑			น๑น๑ม๑ม๑ด		

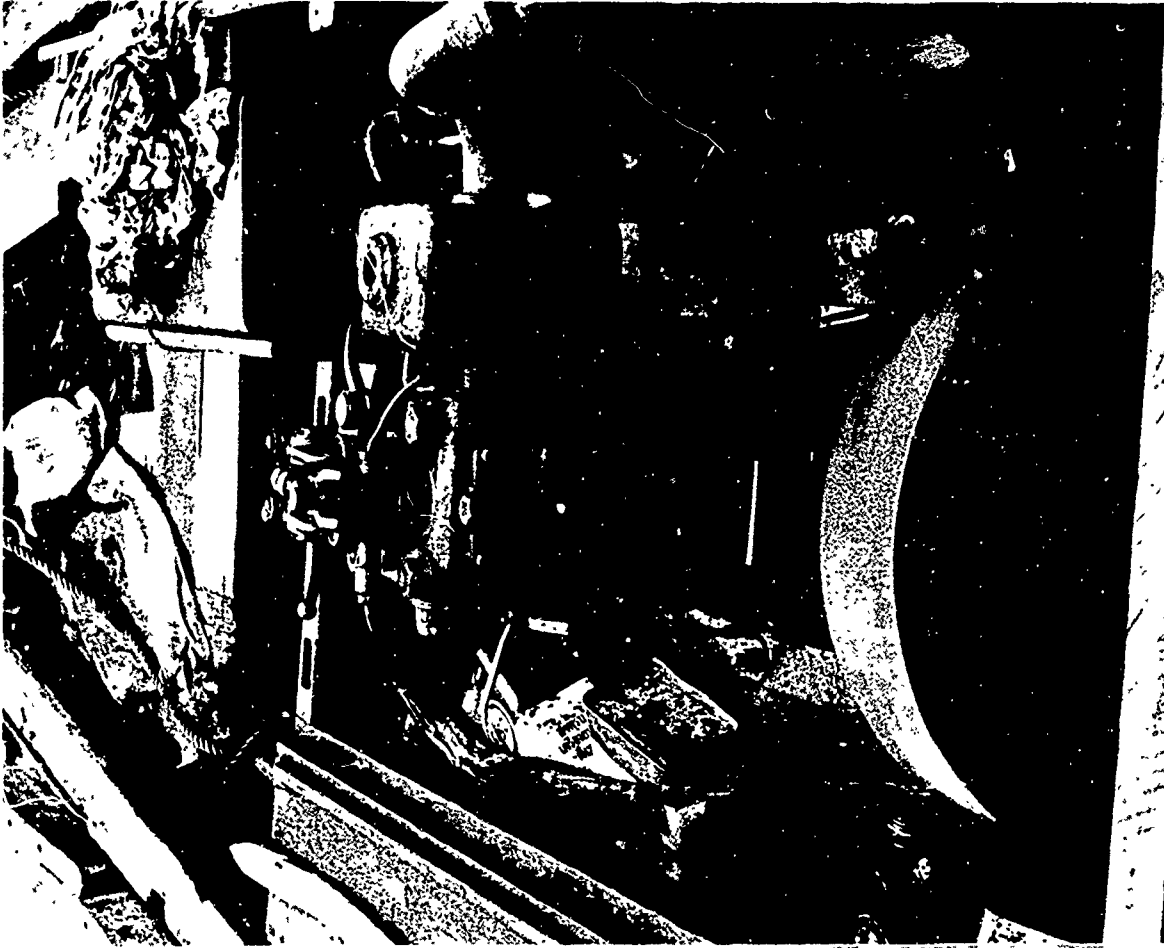
เรือซึ่งมีรูปร่างเพรียวและโค้งเป็นรูปร่างเกือบเป็นจำนวนมากทางภาคใต้ฝั่งตะวันออกของประเทศไทย โดยเฉพาะในอ่าวพังงาและอ่าวลิ้นในทะเลภูเก็ตและบริเวณตะวันออกของจังหวัดภูเก็ตกับเขตแดนสหพันธ์มาเลเซีย ส่วนมากจะเรือ ๒ - ๓ ๔ มู้ทำการประมงด้วยอวนเตี๊ยะ และจับปลาชนิดต่างๆ อยู่บริเวณรอบเกาะทางตอนใต้ มีเกาะตะรุเตา เกาะโตเต็ด เกาะโตตันน้อย และท่าตันหยงอูมา (บนเกาะโตตันน้อย) ส่วนเรือที่อยู่ในบริเวณทะเลภูเก็ตจะจับกุ้ง และเรือบางลำก็ทำหน้าที่เป็นเรือตรวจการณ์ ให้แก่เรือที่ใช้อาวุธเตี๊ยะ

เรื่องที่เราสนใจที่สุดก็คือ งบประมาณ หรือว่าโซเนียน จะมีอยู่ทางตอนใต้
นอกฝั่งจังหวัดสตูล และยังมีเรือตกเบ็ดซึ่งส่วนมากจะรวมกันอยู่ใกล้กับกลุ่มทางตอนใต้
ด้วย

C4-T14

Single-Cylinder Yanmar Diesel Engine Powering 8½-Meter Bag-Net Fisher Has 4 Hp

เครื่องยนตดีเซลยี่ห้อ ยันมาร์ ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๔ แรงม้าของเรือที่จับปลา ด้วยโพงทางขนาดยาว ๘½ ม.



The majority of the C4-T14 fishing vessels are 7 or 8 m LOA. An exception is the purse seiners which fish in small numbers around Ko Yow Yai. These are usually 10 m LOA.

From Phuket north, the C4-T14 is found in lesser numbers, fishing with baited long lines.

These boats, native to the west coast, are sometimes built today without the extended sternpost and occasionally even with a narrow transom. Most have an open hold. Few are registered.

Propulsion

These coastal vessels are powered by manually started, 1-cylinder diesel or gasoline engines of up to 6 hp. Up to 60 liters of fuel are carried. About half carry a tool box, but none is known to have spare parts.

ส่วนมากเรือประมง ๗-๘ ม. มีขนาดยาว ๗ หรือ ๘ ม. ยกเว้นเรือที่เรือวนล้อมจับ ซึ่งมียออยู่ใกล้จะทำการจับปลาอยู่บริเวณรอบๆ เกาะยาวใหญ่ เรือเหล่านี้มักมีขนาดยาว ๑๐ ม.

ในตอนเหนือเกาะภูเก็ตขึ้นไปจะมีเรือ ๗-๘ ม. น้อยลง เรือแถบนี้จับปลาค้างเบ็ด รวชนิยมเหยื่อ

เรือเหล่านี้เป็นเรือพื้นเมืองทางภาคใต้ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย เรือบางลำทำต่อขึ้นใหม่ในปัจจุบันจะไม่ทำทวนท้ายให้ชนพื้นตัวเรือขึ้นมา และบางลำก็เป็นเรือทำตัดแถบ เรือส่วนมากมีท้องเรือเปิด และมักไม่ใคร่จัดทาสีบนเรือกัน

การขับเคลื่อน

เรือชายฝั่งเหล่านี้ใช้เครื่องยนต์ดีเซลหรือเครื่องยนต์น้ำมันไต้ ที่เริ่มเดินเครื่องด้วยมือหัดสูบลูกสูบ ขนาดไม่เกิน ๖ แรงม้า สามารถนำน้ำมันเชื้อเพลิงไปได้ไม่เกิน ๖๐ ลิตร จำนวนครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้มีที่เก็บเครื่องมือสำหรับซ่อมทำ แต่จะไม่ปรากฏว่าเรือลำใดมีส่วนอะไหล่เลย

Operational Information

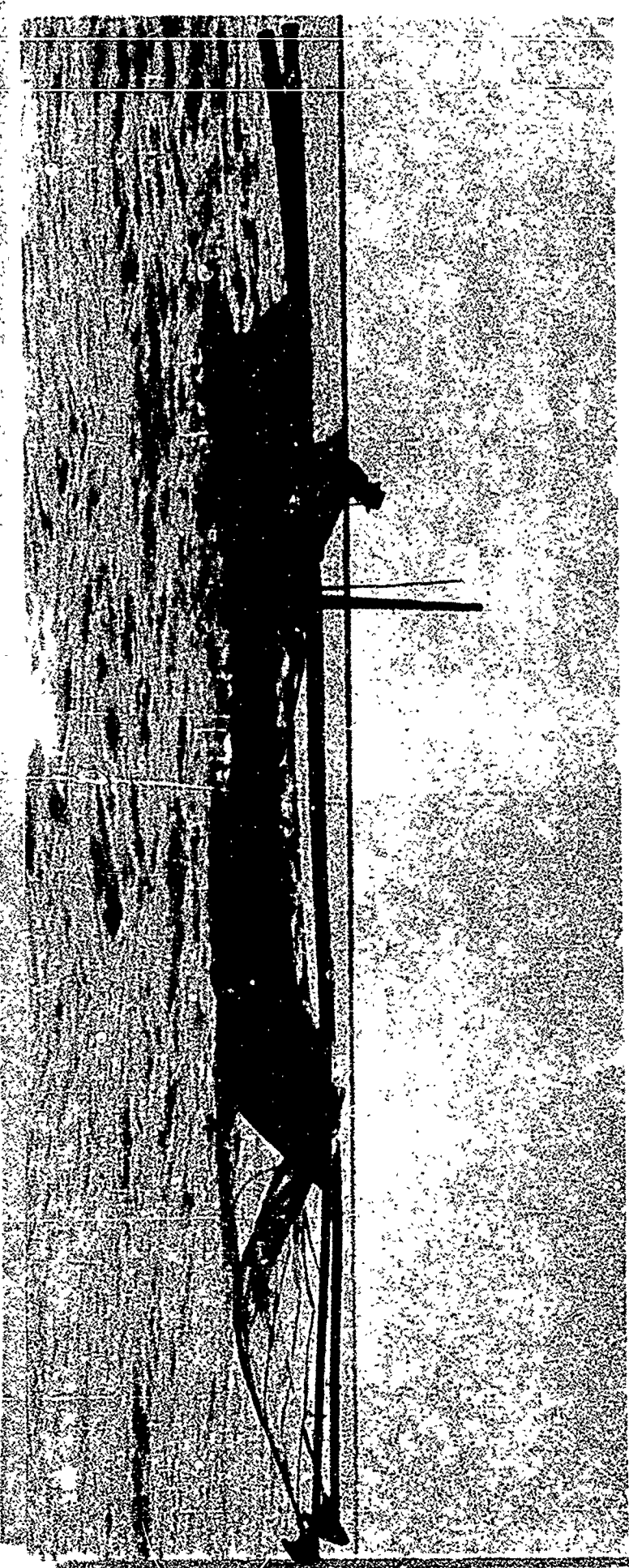
The many fishing techniques employed by the C4-T14 keep them active in the waters south of Phuket at all times. Those using drift gill nets are night fishers. Their catch of up to 100 kg includes a wide variety of fish.

Many C4-T14 fish for prawn off the central islands of the Phuket Sea. These boats usually go out to the fishing grounds for a week at a time. At night they take shelter in the island caves which have been cut out by the waves. Most of the provisions for the trip are carried, but they are supplemented from larger boats which also supply fuel and pick up the daily catch of up to 100 kg of prawn.

Purse seiners depart in the morning and make 2 round trips daily to their fishing grounds. They carry no provisions except drinking water.

The boats that fish set traps leave with the low tide and bring in about 50 kg of sea shrimp, swimming crab, and miscellaneous small fish. Those using hooks and lines are day fishers and catch about 50 kg of assorted fish.

Scoop-Net Fisher Working in Upper Gulf



ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เนื่องด้วยเรือ ป๔-๗๑๔ นี้ใช้วิธีการจับปลาตามชายฝั่งด้วยคันจึงสามารถออกปฏิบัติงานได้ตลอดเวลานับว่ามีบริเวณด้านใต้ของเกาะภูเก็ต เรือที่ใช้วนลอมจะออกจับปลาในเวลากลางคืน ปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้ไม่เกิน ๑๐๐ กก. ได้แก่ปลานาหมื่น

มีเรือ ป๔-๗๑๔ เป็นจำนวนมากจะทำกาจับกุ้งอยู่ตามบริเวณเกาะต่างๆ ในตอนกลางของทะเลภูเก็ต เรือเหล่านี้มักจะออกไปยังตำบลที่ทำการประมงถาวรและหนึ่งตำบลนี้ ในเวลากลางคืนก็จะเข้าจอดพักอยู่ในบริเวณหะรังกหินตามเกาะ ที่ถูกล้อมรอบเข้าไปถึงเตี้ยของอาหารส่วนมากจะนำไปด้วย แต่ก็ได้รับเพิ่มจากเรือใหญ่ที่นำน้ำมันเชื้อเพลิงไปส่งให้และรับเอากุ้งที่จับได้กลับไป ซึ่งมีปริมาณลมนละไม่เกิน ๑๐๐ กก.

เรือที่ใช้วนลอมจะออกไปยังตำบลที่ทำการประมงในคอนเซ้า และออกปฏิบัติงานวันละ ๒ เที่ยวด้วยกัน เรือเหล่านี้จะมีนักเสบียงอาหารไปด้วยนอกจากนั้น

เรือที่ใช้วนลอมปฏิบัติงานอยู่บริเวณถ้ำอ่าวไทย



From Phuket north, C4-T14 are baited-long-line fishers which leave port in the morning and return in the evening with 100-kg catches of mostly Spanish mackerel, red snapper, and cobia.

The top speed of these coastal vessels is 6 kt. Ice is occasionally used to preserve the catch.

C4-T14 cargo boats usually make short runs between the west coast and nearby islands carrying up to 2,000 kg of miscellaneous cargo. An occasional one carries passengers and is gone from home port up to 6 days. A few pick up the catch from the prawn boats.

เรือที่ใช้เครื่องมือประมงมากัดักกันจะออกปฏิบัติงานเวลากลางคืน ใช้เวลาก็จับได้ประมาณ ๕๐ กก. ไข่ไก่ กุ้ง บุ้ง และปลาขนาดเล็กนานาชนิด ส่วนเรือตกเบ็ดจะออกเวลากลางวัน ปริมาณที่จับได้ประมาณ ๕๐ กก. เป็นปลาชนิดต่างๆ กัน

จากเกาะภูเก็ตขึ้นไปทางเหนือ เรือ ป๔-๗๑๔ ที่ใช้เบ็ดรวมเบ็ดจะออกจากการทำในดอนเหนือและกลับในตอนเย็น ปริมาณปลาที่จับได้ ๑๐๐ กก. ซึ่งโดยมากเป็นปลาอินทรี ปลากระพงแดง และปลาช่อนทะเล

เรือหาหึ่งทะเลเหล่านี้มีความเร็วสูงสุด ๖ นอต ปลาที่จับได้บางส่วนจะแช่แข็งไว้

เรือสินค้า ป๔-๗๑๔ โดยปกติแล้วจะเดินอยู่ในระยะใกล้ๆ ระหว่างฝั่งทะเลด้านตะวันตกไปยังเกาะต่างๆ ที่อยู่ใกล้เคียง บรรทุกสินค้ามากมายชนิดไม่เกิน ๒,๐๐๐ กก. มีบางลำซึ่งเป็นเรือโดยสารจะออกจากการทำไปนานไม่เกิน ๖ วัน และก็มีอยู่ไม่กี่ลำที่ไร้เป็นเรือรับจ้างจากเรือที่จับได้

Baited-Line Daylight Fisher Working out of Langu
เรือตกเบ็ดชนิดนี้เขยื้อนปฏิบัติงานตอนกลางวันนอกฝั่งอำเภอละงู

Equipment

The catch of the C4-T14 is offloaded by porters with baskets or wooden boxes. Bilge water is usually bailed from the boats, although about one-third have manually operated pumps. Anchors, when carried, are of many varieties—metal, wood, and combinations of metal and wood or wood and stone, the latter being the most common. Anchor cables on the drift-gill netters run to 100 m, but others are seldom more than 50 m.

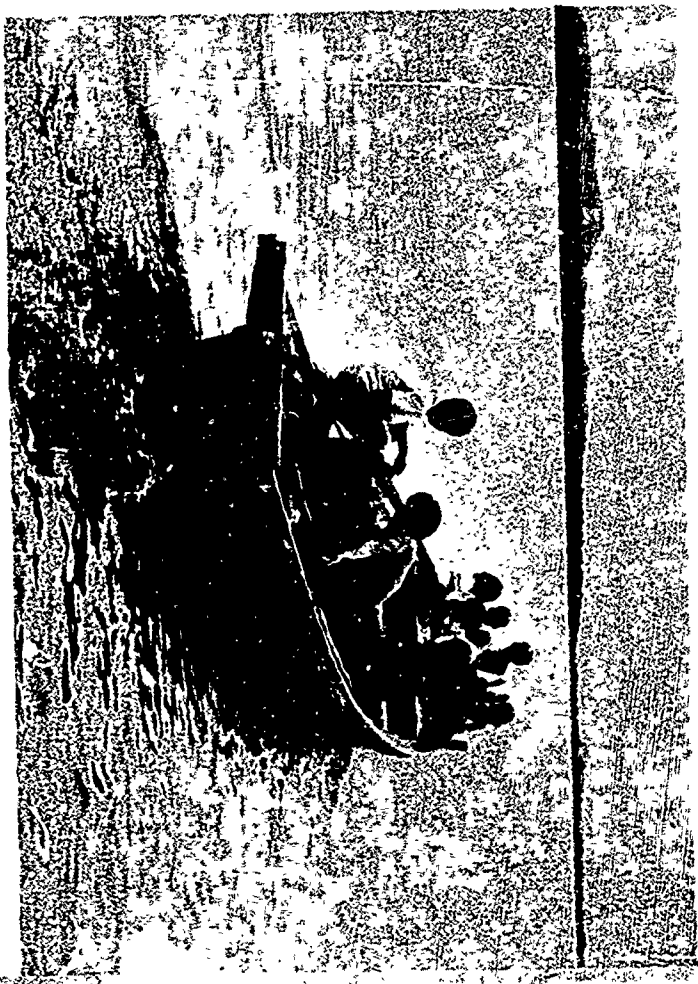
The only light found on these boats is a single lantern or torch, and many C4-T14 have neither.

เครื่องอุปกรณ์

สัตว์ทะเลที่เรือ ป๔-๗๑๔ จับมาได้จะใช้ขนนางขนถ้ำขนจากเรือโดยบรรจุลงหลัวหรือถัง น้ำหรือเกลือจะใช้ภาชนะจัดออก มีเรือจำนวนหนึ่งใช้ถังใบเล็ก ถมมีอยู่หลายชนิดด้วยกัน มีทั้งชนิดโลหะ สบู่ไม้ และสบู่ที่ทำด้วยโลหะกับไม้ หรือไม้กับหินซึ่งนับว่าเป็นสมอที่ใช้กันอยู่โดยทั่วไป สายสมอของเรือที่ใช้จะยาวจะยาว ๑๐๐ ม. ส่วนเรืออื่นๆ นอกนั้นสายสมอมักยาวไม่เกิน ๕๐ ม.

โดยทั่วไปทำที่จับกันอยู่ในเรือเหล่านี้ ก็ได้แก่โลหะหรือสบู่ไฟหนึ่งวงแต่อย่างใดก็ตามนี้ เรือ ป๔-๗๑๔ จำนวนมากไม่มีโลหะหรือสบู่ไฟใช้กันเลย

1. A C4-T14 Taking the Day's Catch to Market
2. Small Scoops Are Used to Dip Fish From Set Bag Nets
๑. เรือ ป๔-๗๑๔ กำลังนำสัตว์ทะเลที่จับได้แต่ละวันไปส่งตลาด
๒. ที่จับปลาขนาดเล็กใช้ดักปลาจากอวนโพงพาง



C4 - T14

Crew

The majority of the C4-T14 are handled by a crew of 2. The baited-long-line fishers and the purse seiners have crews of up to 5.

Military Potential

This small open boat with no covered hold or cabin is not particularly well suited to illicit activities.

คนประจำเรือ

เรือ ป๔ - ซ๔๔ นั้นส่วนมากใช้คนประจำเรือ ๒ คน เรือที่ใช้เบ็ดราวชนิดนี้เพื่อและอวนล้อมจับ จะมีคนประจำเรือไม่เกิน ๕ คน

ศักยภาพทางทหาร

เรือเป็นเรือขนาดเล็ก มีท้องเรือเปิดและไม่มียางบรรทุกที่ใส่ไฟหรือไม่มีถังเลข จึงไม่เหมาะที่จะนำไปใช้บรรทุกสิ่งของต้องห้าม

C4-T14 Beached for Repairs. These Boats Are Usually Caulked and Repaired Twice a Year by Their Owners

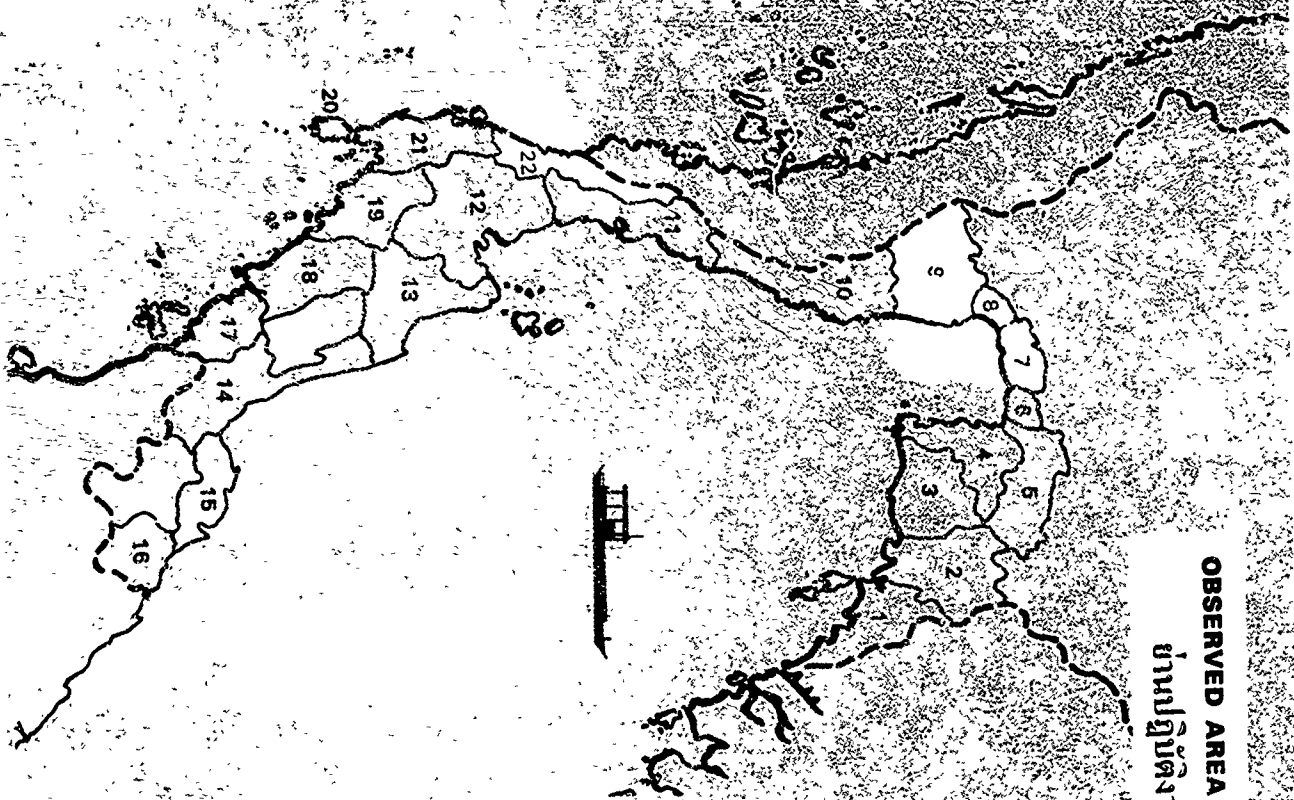


เรือ ป๔ - ซ๔๔ ถูกนำขึ้นฝั่งเพื่อซ่อม เรือเหล่านี้เจ้าของมักซ่อมและตอกหมันซ้ำนับปีละสองครั้ง



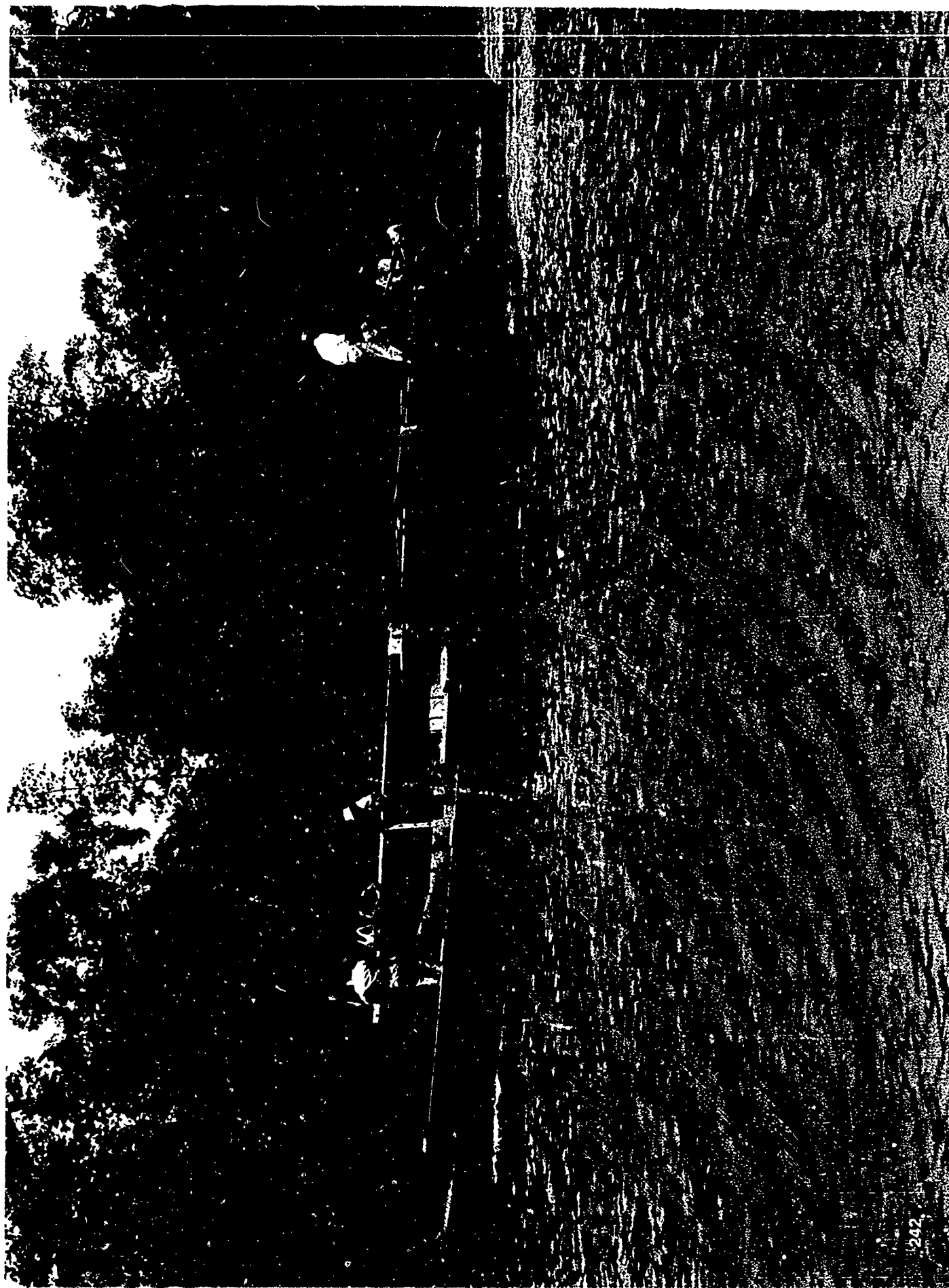
OBSERVED AREA OF OPERATION

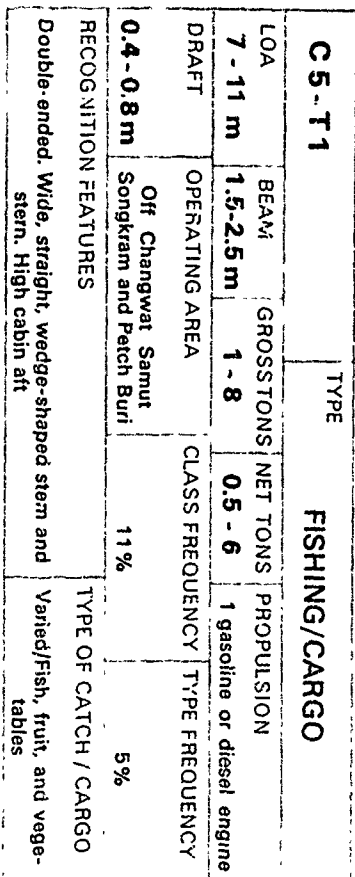
ย่านปฏิบัติการพบเห็น



- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| 2. Chana Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| 6. Samut Prakan | 17. Satun |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| 10. Phraechuap Khiri Khan | 21. Phang Nga |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |

C5-T1





C5-T1 coastal vessels fish in the waters near Changwat Samut Songkhram and Petchburi and also carry cargoes of foodstuffs to nearby towns. Their home ports are Bangkeo, Bangkokaboon, Klongchong, Petchburi, and Ban Laem. They trawl, work bamboo stake traps, and gather mussels. An occasional towboat takes nonmotorized fishing boats out to harvest mussels. The cabins are about 2.5 m long and almost as wide as the boats. Some cabins are enclosed with windows, but others are not much more than a permanently erected sunshade, a frame with galvanized metal for roofing or, in the case of the cargo boats, an arched woven-bamboo cabin. About half are decked, and they have up to 3 hatches.

[illegible]

243

C5-T1

A very few C5-T1 boats carry cargo in the Andaman Sea near the Burmese border. These boats have the wide, high stems and sternposts typical of the dugouts of this area.

The majority of C5-T1 are registered.

Helmsman at Tiller of C5 - T1 Operating in Andaman Sea. Stern Decoration Has No Particular Significance — Probably Scrap From Wood Lathe

คนถือท้ายเรือ ป.๕-๗๑ ด้วยพังก้ามกำลังปฏิบัติงานอยู่ในทะเลอันดามัน
ท้ายเรือตกแต่งด้วยชิ้นไม้กลึงซึ่งไม่มีลักษณะพิเศษแต่อย่างใด



Propulsion

C5 - T1 generally are equipped with a 1- or 2-cylinder diesel engine of up to 16 hp, but long-shaft gasoline engines are sometimes used. All are manually started. Tools are carried.

Operational Information

C5-T1 are day fishers and carry cooked food with them. Trawlers and trappers bring in johnfish, Spanish mackerel, ponyfish, ray, squid, and mullet in amounts up to 400 kg. A 1-day harvest of mussels runs about 2,000 kg. Only the trawlers use ice to preserve the catch.

The cargo boats haul fish, cockles, fruit, and vegetables to Samut Songkram and nearby villages.

The maximum speed of most C5 - T1 is about 5 kt.

ในทะเลอันดามันได้หาขายแดนพม่า มีเรือ ป.๕-๗๑ จำนวนน้อยมากที่ใช้บรรทุกสินค้า
เรือเหล่านี้มีทวนหัวและทวนท้ายกว้างสูง ซึ่งเป็นแบบทั่วๆ ไปของเรือขุดในย่านนี้
เรือ ป.๕-๗๑ นี้ส่วนมากจะทะเลเป็นชน

การขับเคลื่อน

โดยมากเรือ ป.๕-๗๑ จะใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๑ หรือ ๒ สูบ ขนาดไม่เกิน ๑๖ แรงม้า
แต่เรือบางลำก็ใช้เครื่องยนต์ทางยาวประเภทน้ำมันดีเซล เรือเหล่านี้เริ่มเดินเครื่องด้วยมือทั้ง
ต้น มีเครื่องมือซ่อมที่ติดไปกับเรือด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป.๕-๗๑ ทำการประมงในเวลากลางวันโดยนำอาหารที่หุงหาแล้วไปด้วย เรือที่
ให้อวนลากและเครื่องมือประเภทตกกันจะจับปลาจวด ปลาอินทรี ปลาเหียน ปลากะเบียน
ปลาหมึก และปลากะบอก ได้ปริมาณไม่เกินวันละ ๔๐๐ กก. การจับหอยแมลงภู่จะ
ได้วันละประมาณ ๒,๐๐๐ กก. เฉพาะเรือที่ใช้อวนลากเท่านั้นเก็บรักษาปลาด้วยน้ำแข็ง

เรือสินค้าจะบรรทุกปลา หอยแครง ผลไม้ และผักไปส่งยังจังหวัดสมุทรสงคราม
และหมู่บ้านใกล้เคียง

เรือ ป.๕-๗๑ ส่วนมากมีความเร็วสูงสุดประมาณ ๕ นอต

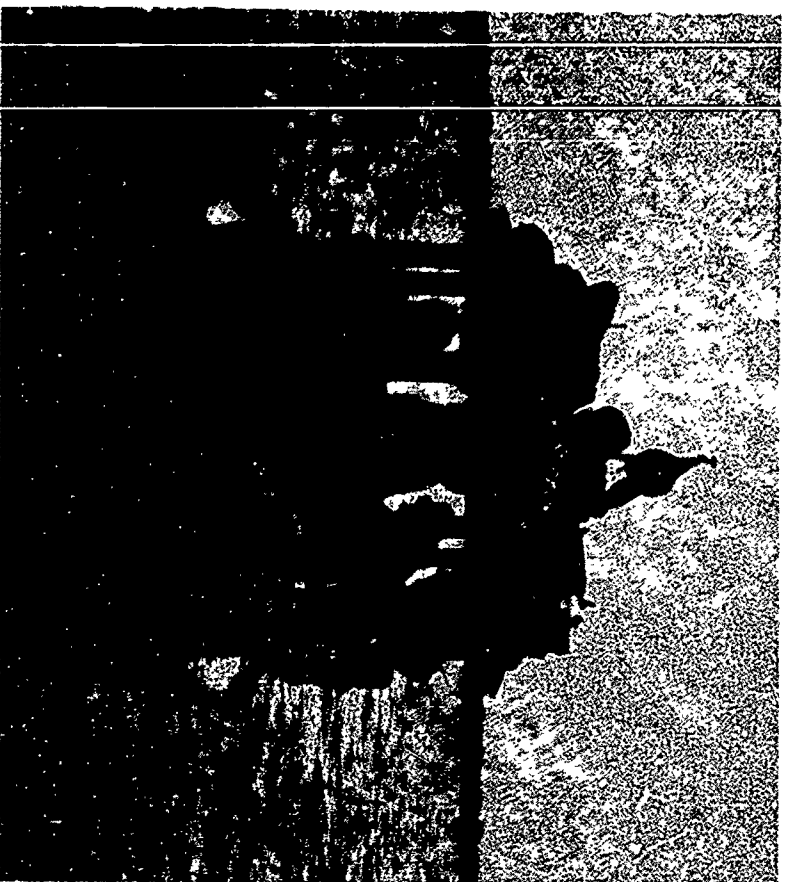
Equipment

C5-T1 do not carry navigational aids. An occasional transistorized receiver provides news and music for the crew. The catch or cargo is manually offloaded by the crew. The majority of C5-T1 have 1 or 2 hand pumps, but some are equipped with both a hand pump and a centrifugal pump. Ground tackle is usually 1 metal anchor attached to a 40- or 50-m cable.

Although they operate mainly in the daylight, C5-T1 carry at least 1 lantern. The majority have 3 electric lights. Floodlights are rare, and safety gear is not carried.

Heavily Loaded C5-T1 Mussel Fisher. C5-T1 Fishers Operate off Changwat Samut Songkhram and Petchaburi

เรือหอยแมลงภู่น้ำจืด ๗-๕๐ ที่บรรทุกหอยขึ้นเรือ
นอกฝั่งจังหวัดสมุทรสงครามและเพชรบุรี



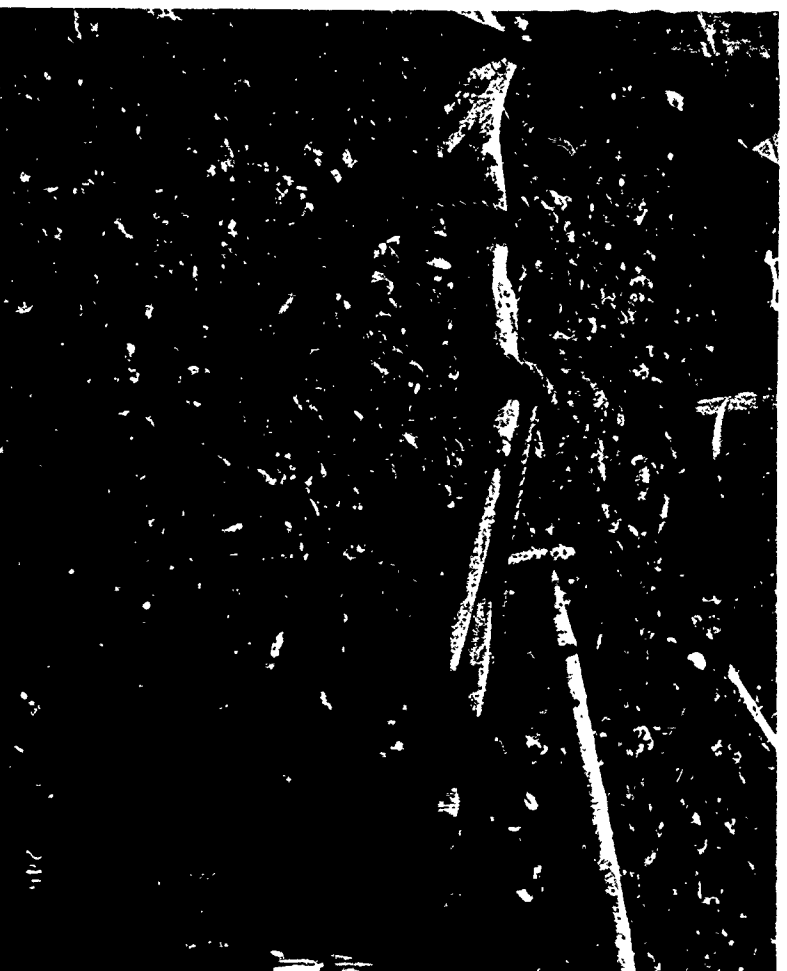
เครื่องมือประมง

เรือ ๗-๕๐ ไม่มีเครื่องอุปกรณ์ช่วยในการเดินเรือใดๆ เลย คนประจำเรือจะพึ่งพาว-
สารและคำแนะนำจากเรือรับวิทยุทราบชนิดและอ่าวในบางโอกาส การขนถ่ายสัตว์ทะเลขึ้นได้
หรือขึ้นจากเรือจะใช้คนประจำเรือ ส่วนมากเรือ ๗-๕๐ มีถังโยก ๑ หรือ ๒ เครื่อง
แต่บางลำก็มีถังโยกโยกและถังหอยไม่ใช้ถังโยก ๑ ตัวถังโยกยาว ๔๐ หรือ ๕๐ ม.

แม้ว่าเรือเหล่านี้ส่วนมากจะปฏิบัติงานในเวลากลางวันก็ตาม แต่อย่างน้อยก็จะมี
โคมรัวไฟด้วย ๑ ดวง ส่วนมากมีโคมไฟฟ้า ๓ ดวง โคมฉายมักไม่ติดกัน ส่วน
เครื่องช่วยชีวิตไม่มีเลย

Mussel Catch on C5-T1

หอยแมลงภู่น้ำจืดในเรือ ๗-๕๐



C5-T1

Crew

The crew numbers 1 to 5.

Military Potential

The C5-T1 are small boats common only in the upper Gulf. They normally operate only during daylight hours.

This C5-T1 Mussel Boat Operating off Samut Songkhram Has Long-Shaft Engine and Thatched Cabin, or "Canopy", Just Aft Amidships

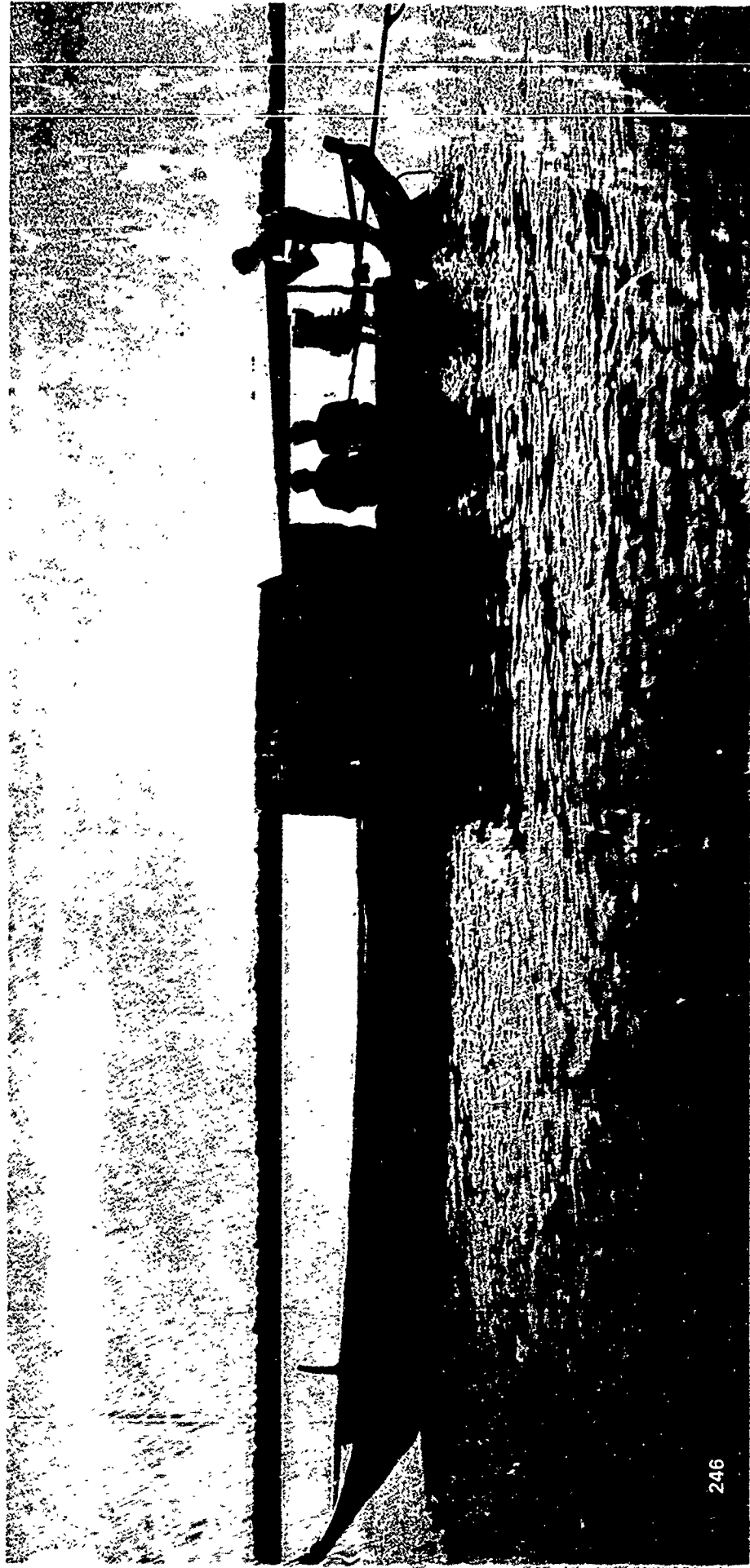
คนประจำเรือ

คนประจำเรือมีจำนวนตั้งแต่ ๑ ถึง ๕ คน

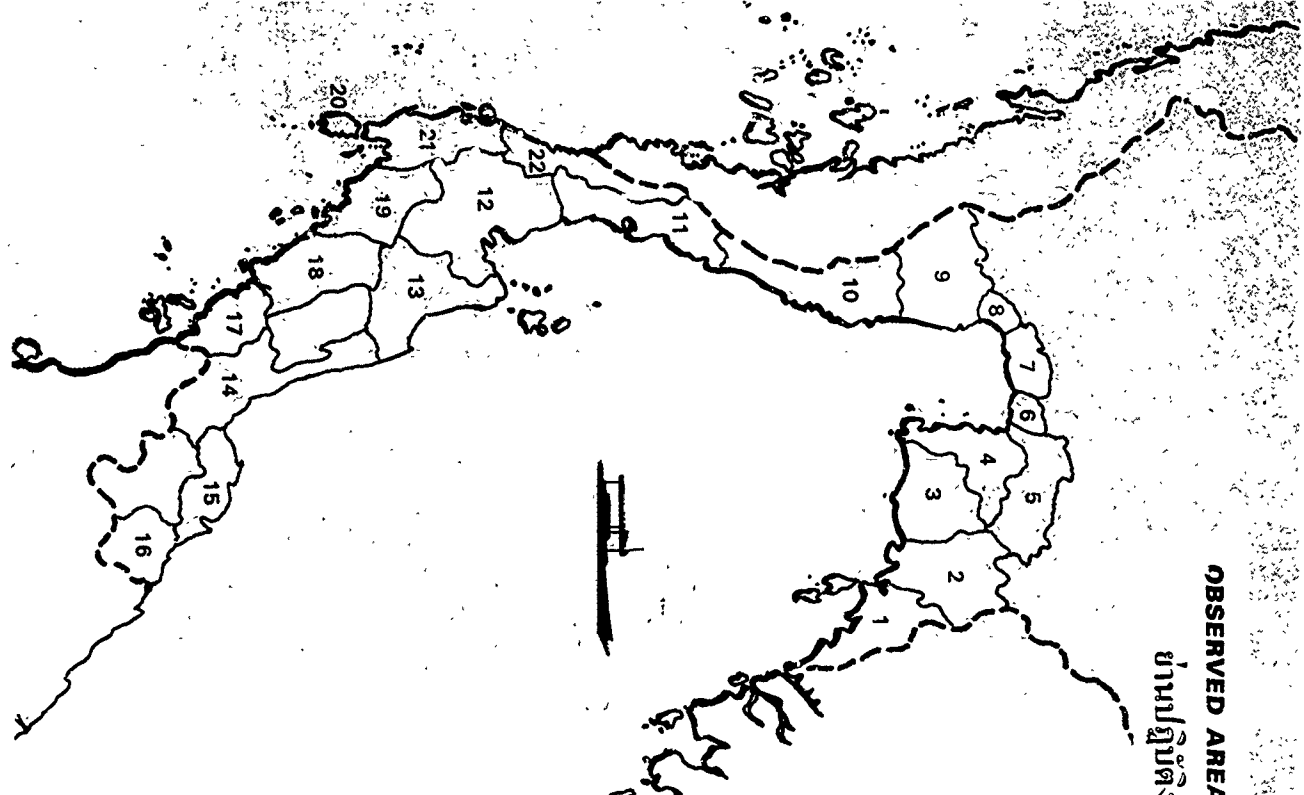
ศักยภาพทางการทหาร

เรือ ป.๕-๗ เป็นเรือขนาดเล็ก และใช้กันอยู่โดยทั่วไปแต่เพียงในบริเวณก้นอ่าวไทย ตามปกติจะออกปฏิบัติงานเฉพาะในเวลากลางวันเท่านั้น

เรือจับหอยแมลงภู่ ป.๕-๗ ถ้าหากถึงปฏิบัติการอยู่นอกฝั่งสมุทรสงคราม ใช้เครื่องหางยาว และมีประทุนทำด้วยจากอยู่กลางลำก่อนไปทางท้ายเรือ

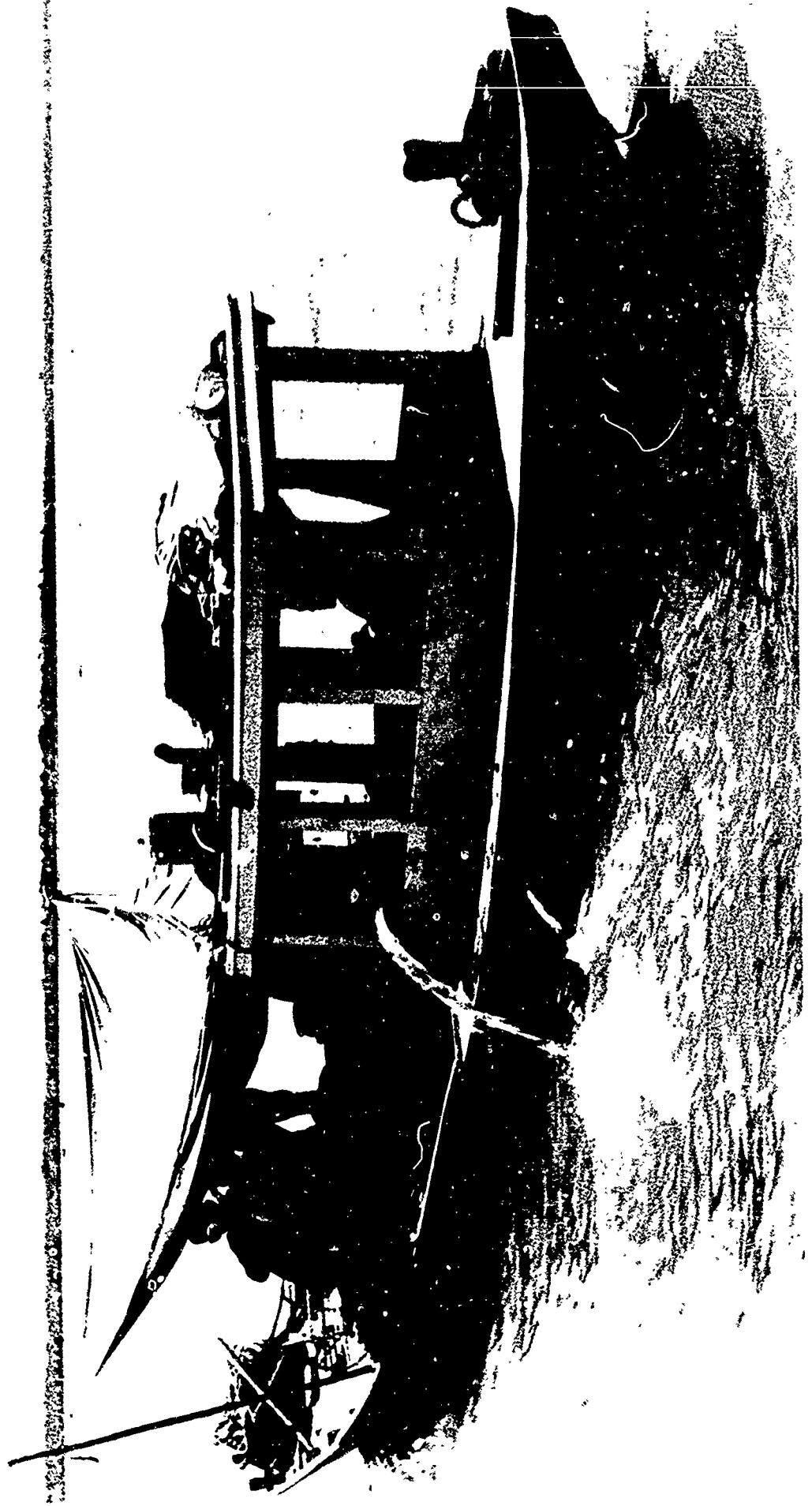


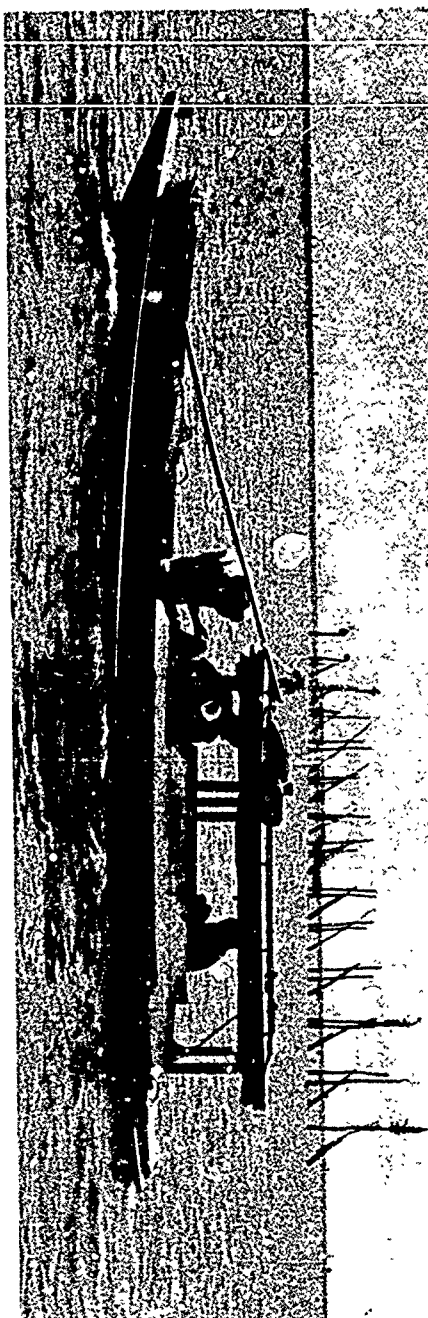
OBSERVED AREA OF OPERATION ย่านปฏิบัติงานพบเห็น



- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chantia Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satui |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C5-T2





C5-T2		TYPE			FISHING/CARGO	
LOA	7 - 12 m	BEAM	1.2 - 2.4 m	GROSS TONS	1 - 4	NET TONS
DRAFT	0.5 - 0.8 m	OPERATING AREA	Offshore at Samut Songkram	CLASS FREQUENCY	11 %	PROPULSION
RECOGNITION FEATURES		TYPE OF CATCH / CARGO		TYPE FREQUENCY		
Double-ended. Wide, straight, wedge-shaped stem and stern. Low cabin aft.		See shrimp, swimming crab, mysid, and mussel		1 diesel engine		

General Information

C5-T2 coastal vessels fish near Samut Songkram, using scoop nets or working mussel beds. They are usually found between 5 and 10 miles offshore and as far as 30 miles in either direction along the coast from Samut Songkram. During the off-season, the mussel boats serve as towboats or haul cargo.

The cabin is little more than a cover for the engine, although sometimes an additional shelter for the crew is added. About half these boats are decked and have a single hatch to the hold.

Most C5-T2 are registered.

Propulsion

The power plants on C5-T2 range from 1-cylinder, 5-hp to 6-cylinder,

ป๕-๗๒		ใช้งาน				ประมง/สินค้า	
ความยาวกลองลำ	ความกว้างลำ	ก้นกลอง	ก้นเต	การขับเคลื่อน	เครื่องยนต์	ก้นเต	เครื่องยนต์
๗-๑๒ ม.	๑.๒-๒.๕ ม.	๑-๕	๐.๕-๒.๕	๑๑ %	๓ %	๑๑ %	๓ %
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	บริเวณนอกฝั่งจังหวัดสมุทร	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	พบเรือชนิดนี้	พบเรือชนิดนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๕-๐.๘ ม.	๑.๒-๒.๕ ม.	๑๑ %	๓ %	๑๑ %	๓ %	๑๑ %	๓ %
ลักษณะลำ		พบเรือที่จังหวัดสมุทร		พบเรือที่จังหวัดสมุทร			
หัวเรือท้ายเรือลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวทวนท้ายมีลักษณะ		เป็นรูปสี่เหลี่ยม		เป็นรูปสี่เหลี่ยม			

ข่าวสารทั่วไป

เรือชายฝั่ง ป๕-๗๒ ทำการประมงตามบริเวณใกล้จังหวัดสมุทรสงคราม โดยใช้กันรุนหรือจับหอยแมลงภู่นักพบเห็นเรือเหล่านี้อยู่ห่างจากฝั่งในระยะ ๕ ถึง ๑๐ ไมล์ ตลอดชายฝั่งทางด้านเหนือและใต้ในจังหวัดสมุทรสงคราม ๓๐ ไมล์ ในฤดูที่น้ำขึ้นน้ำลงเรือจะจับหอยแมลงภู่นักพบเห็นเป็นเรือลากจูงหรือดำลีสลึงกัน

เก๋งหรือตู้ที่ติดมากับลำเรือไว้คลุมเครื่องยนต์ บางครั้งก็มีการต่อเติมให้เป็นที่พักอาศัยสำหรับคนประจำเรือ จำนวนประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้มีดาดฟ้าและระวางบรรทุก ๑ ระวางมีฝาปิดพร้อม

เรือ ป๕-๗๒ ส่วนมากจดทะเบียน

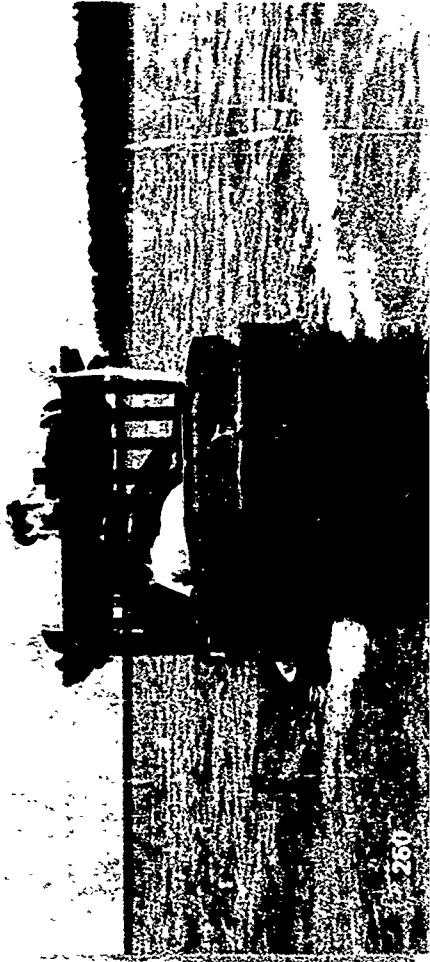
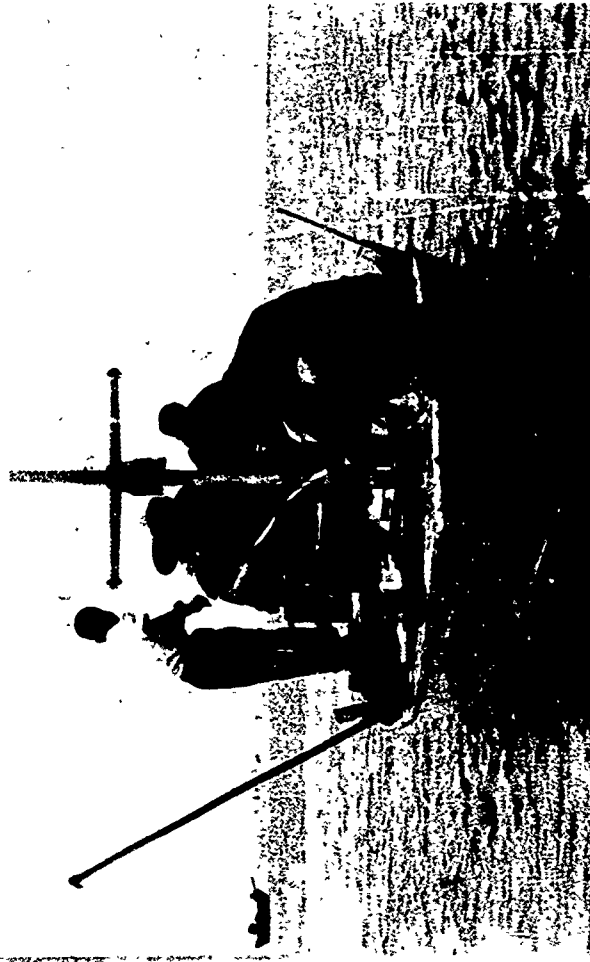
C2-T1



C5-T2

Stem and Stern Views Show Straight, Wedge-Shaped Stem and Stern Typical of Class 5 Vessels

ภาพหัวเรือและท้ายเรือ แสดงให้เห็นทวนหัวทวนท้ายที่มีลักษณะเป็นรูปสามเหลี่ยมเป็นแบบทั่วไปของเรือประเภท ๕



60-hp diesels. The smaller engines are started manually. The larger ones have electric starters. Fuel reserves run to 60 liters. Tools are carried, but spare parts are not found on board.

Operational Information

C5-T2 leave Samut Songkram in the morning and return in the afternoon or evening. Those using shrimp scoops bring in up to 40 kg of sea shrimp, swimming crab, and mysid. During the mussel season, the harvest runs up to 3,000 kg for some of the larger boats. Some cargo boats buy fish from small fishing craft in the Gulf and carry them back to Samut Songkram. Cooked food for the day is usually brought from home.

Most of these boats do not exceed 5 kt, but those using the 60-hp engine are capable of 10 kt.

การขับเค็ดอน

เรือ ป.๕ - ๗๒ ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ตั้งแต่ชนิดสูบเดียว ขนาด ๕ แรงม้า ถึง ชนิดสูบ ๖๐ แรงม้า เครื่องยนต์ขนาดเล็กเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ส่วนเครื่องยนต์ขนาดใหญ่จะเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงได้ไม่เกิน ๖๐ ลิตร มีเกียร์บังคับด้วยเท้า แต่ไม่สิ้นส่วนจะให้ไปกับเรือ

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป.๕ - ๗๒ จะออกจากจังหวัดสมุทรสงครามในตอนเช้า และกลับตอนบ่ายๆ เช้า เรือที่ใช้กันรุ่นก่อนจะจับกุ้งทะเล ปูม้า และกุ้งเคยได้ไม่เกิน ๔๐ กก. ในฤดูหอยนางรม ฤดูที่หอยนางรมเยอะเรือจะมา จะจับได้ไม่เกิน ๓,๐๐๐ กก. เรือสินค้าบางลำจะซื้อปลาทะเลตัวประมาณเล็ก ๆ ในอ่าวไทย แล้วนำกลับไปส่งยังจังหวัดสมุทรสงคราม เรือเหล่านี้มักจะนำเสบียงอาหารที่หางหาแล้วจากบ้านไปให้พอในวันออกจับปลา

ส่วนมากเรือเหล่านี้เดินได้เร็วไม่เกิน ๕ นอต แต่เรือที่ใช้เครื่องยนต์ขนาด ๖๐ แรงม้าจะสามารถทำความเร็วได้ ๑๐ นอต

C5-T2

Crew

Crews range in number from 1 to 6. The larger crews are on the mussel boats.

Military Potential

There are a few C5-T2 large enough and fast enough to be desirable for use in illicit activities, but they are identified with the upper Gulf—this would be a limitation.

This Mussel Fisher Is Operated by a Crew of 6 out of Mahachai in Upper Gulf

คนประจำเรือ

ตามปกติมีคนประจำเรือ ๑ ถึง ๖ คน ส่วนเรือจับหอยแมลงภู่จะมีคนประจำเรือมากกว่า

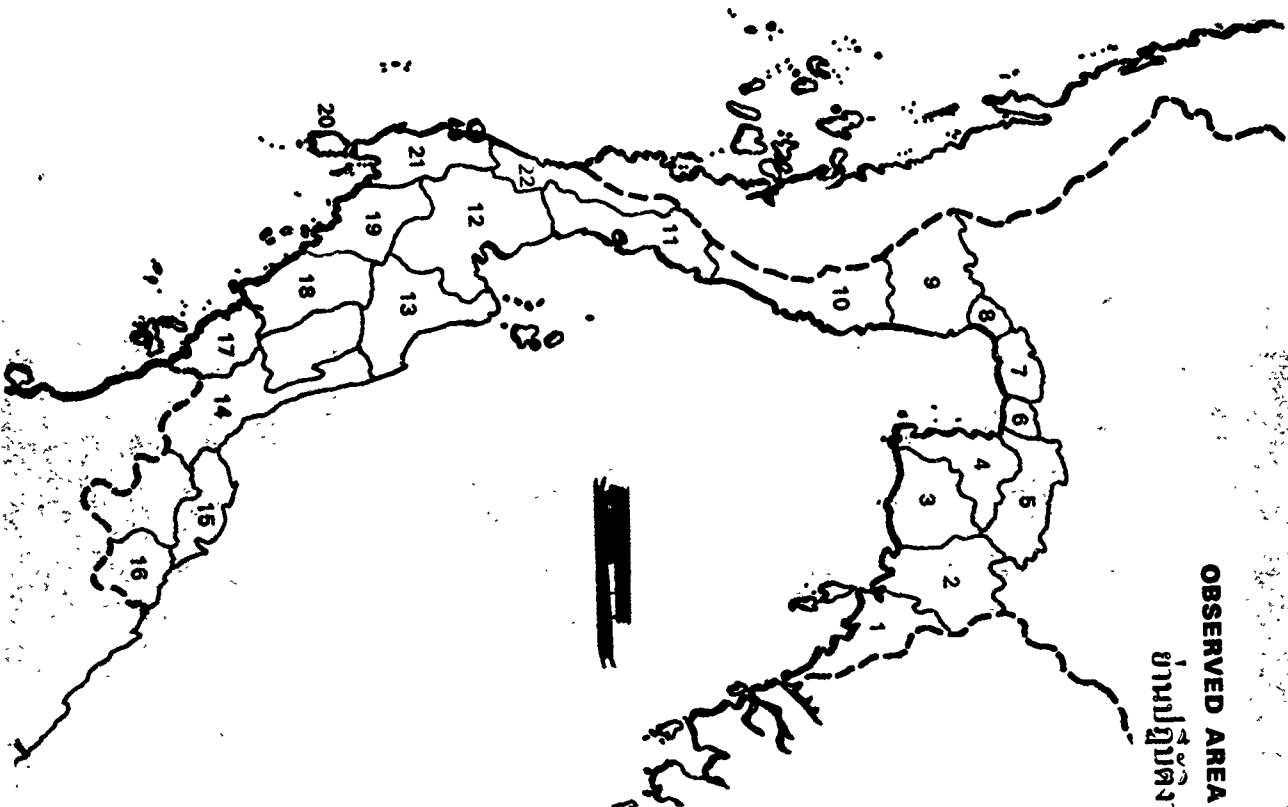
ศักยภาพทางทหาร

เรือ ป ๕-๗๒ ที่ขนาดใหญ่และมีความเร็วสูงเหมาะสำหรับนำไปใช้ทางทะเลสงคราม ต้องห้ามนี้ มีอยู่เพียงไม่กี่ลำนี้ แต่ก็สามารถพิสูจน์ทราบได้โดยที่เรือเหล่านี้มีอยู่เฉพาะในบริเวณก้นอ่าวไทยเท่านั้น จึงเป็นจุดจิกต่อนหนึ่งของเรือประเภทชนิดนี้

เรือจับหอยแมลงภู่ส่วนใหญ่ใช้คนประจำเรือ ๖ คน ปฏิบัติงานอยู่บริเวณก้นอ่าวไทย นอกฝั่งมหาชัย

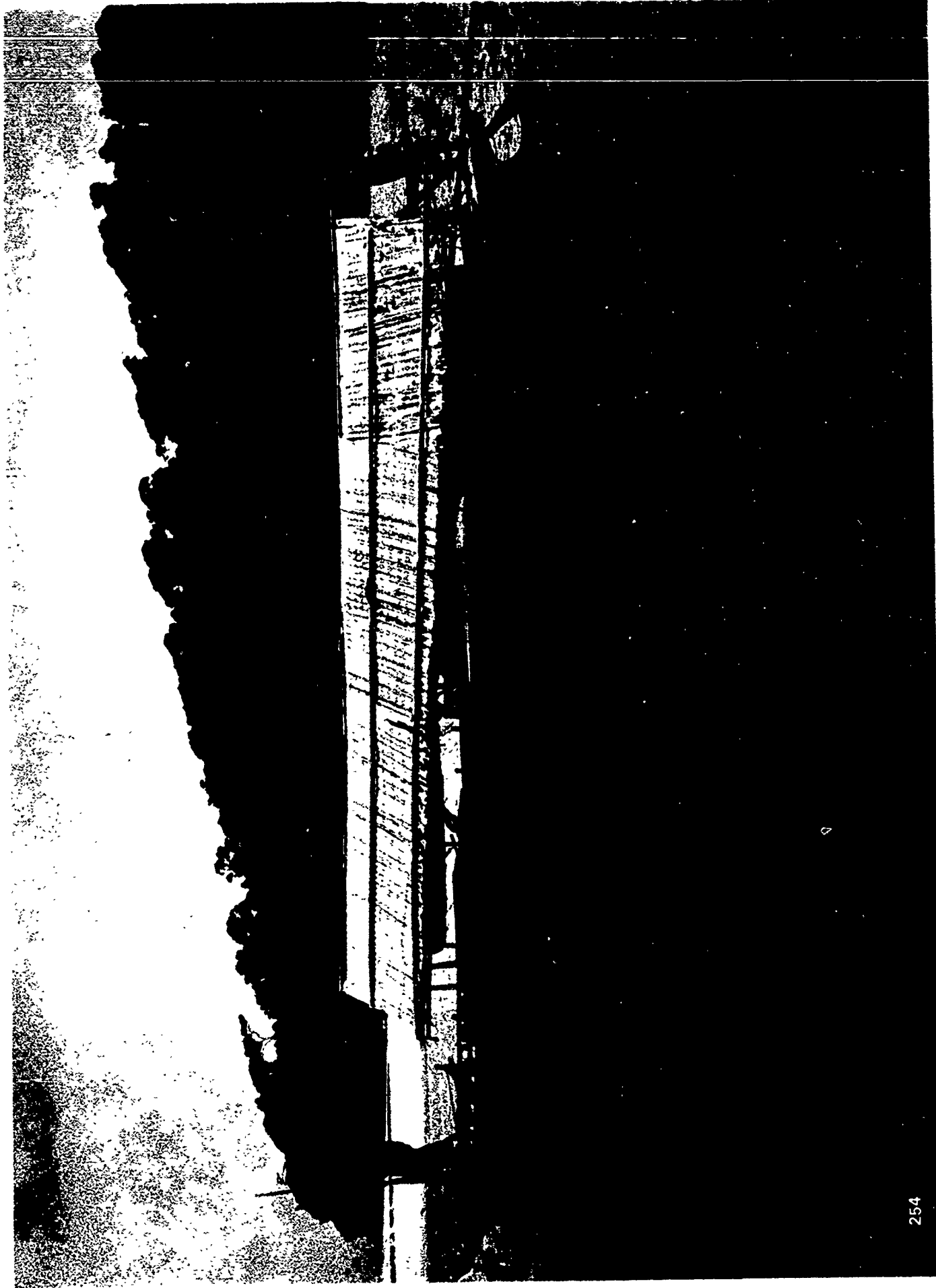


OBSERVED AREA OF OPERATION ย่านปฏิบัติงานพบนั่น

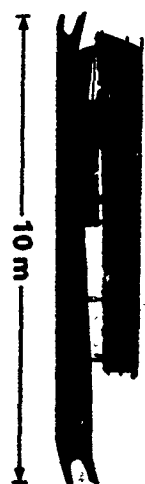


- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| 6. Samut Prakan | 17. Satun |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| 10. Phichaiup Khidi Khan | 21. Phang-Nga |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |

C5-T3



C5-T3



C 5 - T 3		TYPE	FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
10 m	2 m			1 gasoline engine
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
0.4 m	Andaman Sea between Ko Rah and Ko Surin	11 %	1 %	
HULL CONSTRUCTION FEATURES		TYPE OF CATCH / CARGO		
Double-ended. Wide, straight, wedge-shaped stern and stern. Long cabin aft		Pearl oysters		

General Information

C5-T3 are Burmese-type dugouts which are found in the Andaman Sea near Ranong. Their home port is Ko Kam Yai, and they are used by pearl divers working the waters near Ko Surin.

The long cabin aft is constructed from pandanus leaf, bamboo, and rattan. There is no permanent decking, but bamboo or rattan matting covers the cabin floor. The gunwale line is raised by a matting of zalacca and rattan. Because of the material used, these boats must be sprayed every 2 weeks for protection against shipworms.

These boats are not registered.

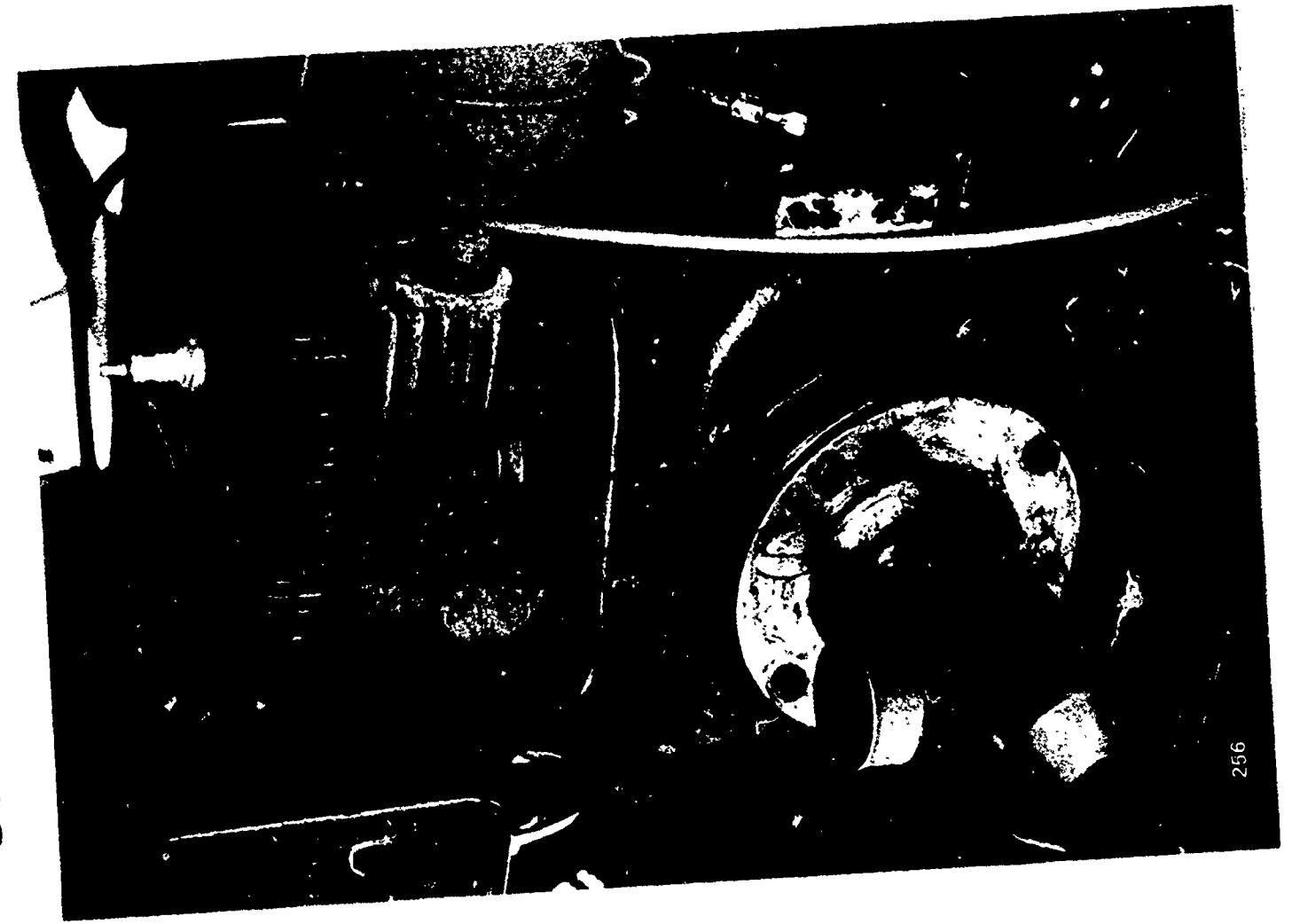
ป ๕-๗๓		ใช้งาน		ประมาณ	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินทอด	กินนท	การขับเคลื่อน	น้ำมันใช้ • เครื่อง
๑๐ ม.	๒ ม.				
กินน้ำลึก	ระยะวิ่งกระแสน้ำและกระแสน้ำในทะเลอันดามัน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้		
๐.๔ ม.		๑๑ %	๑ %		
ลักษณะลำ		ชนิดลำที่ทะเลอันดามันได้/สินค้า			
หัวเรือทำขึ้นด้วยไม้และไม้กระดาน ทวนหัวเรือทำขึ้นด้วยไม้และไม้กระดาน		หางเรือ			

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๕-๗๓ เป็นเรือที่ขุดจากซุงของชาวพม่า ซึ่งจะพบเห็นอยู่ในทะเลอันดามันบริเวณใกล้ ๆ จังหวัดระนอง มีหัวเรือทำขึ้นด้วยไม้และไม้กระดานกินทอดหางเรือทำขึ้นด้วยไม้และไม้กระดาน

มีทั้ง (หลัก) ห้างขาย ทำด้วยไม้ตะเคียน ไม้ไผ่ และหวาย ไม้ตะเคียนที่ถาวร แต่มีฝาปิดไม่แน่นด้วยหวายปูพื้นด้วยหวายในท้อง การบรรทุกของสองข้างเสริมให้สูงขึ้นมาโดยใช้น้ำมันระคายเคืองด้วยหวาย โดยเหตุที่เรือเหล่านี้ใช้วัสดุที่ทนทานเป็นเครื่องประกอบจะเห็นจึงต้องทำการพ่นยาป้องกันมอดทุก ๆ สองสัปดาห์

เรือเหล่านี้ไม่ได้จดทะเบียน



Propulsion

One-cylinder, long-shaft gasoline engines of up to 9 hp are used on C5-T3 coastal vessels. The engines are started manually and the tanks have a fuel capacity of 20 liters. Tools, but no spare parts, are carried.

Operational Information

The pearl divers working the waters near Ko Surin leave home port in the morning and are gone for 7 days. They carry food for the entire trip and prepare it on a portable wood burner set up near the bow.

They gather about 100 kg of pearl oysters per day; these are sold in Ko Rah. The maximum speed of this vessel is about 6 kt.

การขับเคลื่อน

เรือชายฝั่ง ป.๕-๗๓ ใช้เครื่องยนต์ทางยาวประเภทน้ำมันไอ ชนิด ๑ สูบ ขนถ่ายไม่เก็บ
แรงแม้ เครื่องยนต์เหล่านี้เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิง ๒๐ ลิตร
เครื่องยนต์มีข้อดี แต่ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ประจำเรือ

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

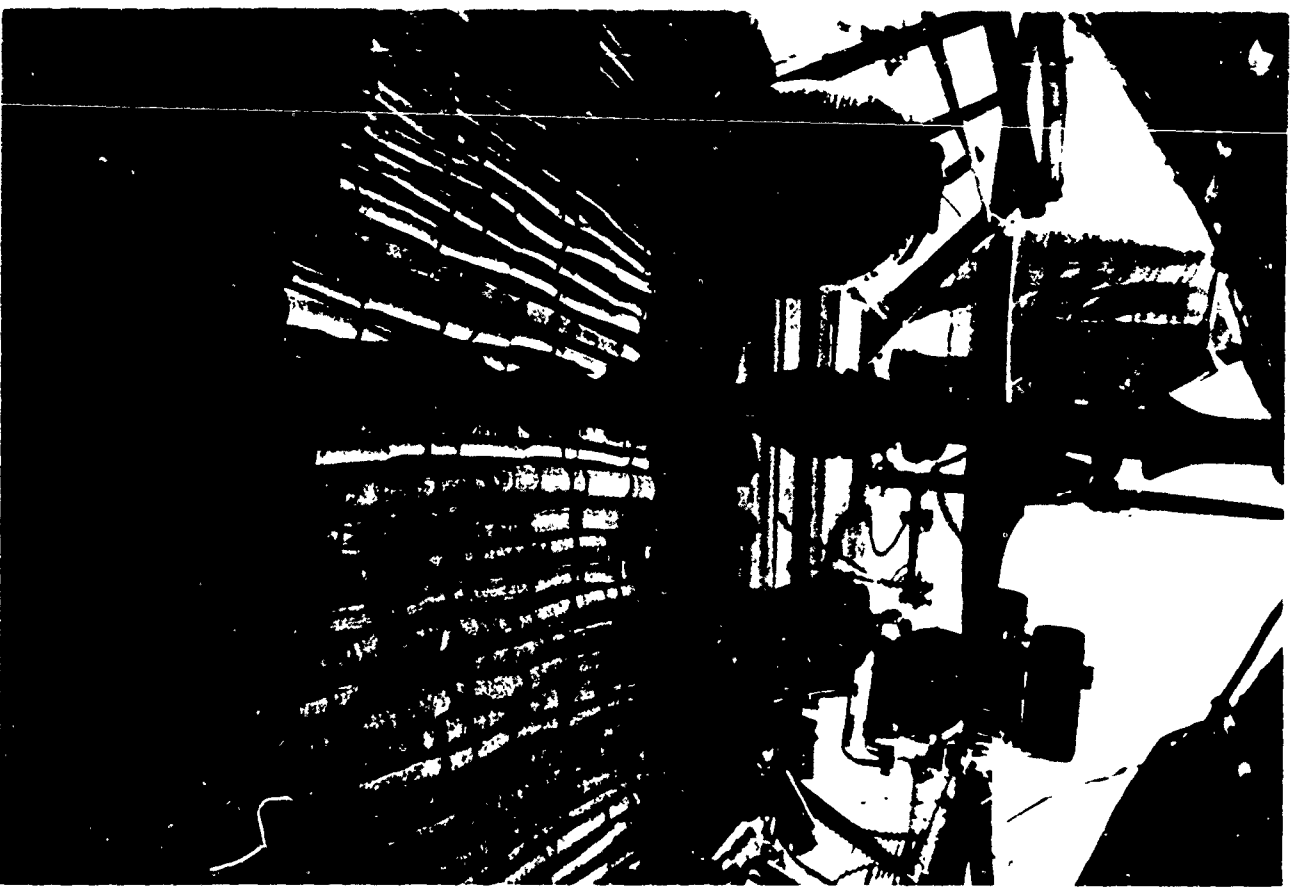
เรือที่ทำการมทอญในบริเวณน่านน้ำใกล้ ๆ เกาะสุรินทร์ จะออกจากท่าจอดพัก
ในตอนเช้า และอยู่ในทะเลนาน ๗ วัน ส่วนเสบียงอาหารก็จะนำไปด้วยอย่างพอเพียง
ตลอดทั้งเที่ยวไปและกลับ การประกอบอาหารก็กระทำกันที่บริเวณหัวเรือโดยใช้เตา
ที่สามารถเคลื่อนย้ายได้

9-Hp. 1-Cylinder, Long-Shaft Briggs and Stratton Gasoline Engine
Powers 10-Meter Pearl Fisher
เครื่องยนต์ทางยาวน้ำมันไอ ชนิด ๑ สูบ ๕ แรงแม้ ยี่ห้อ บริกิส แอนด์ สเตรตัน
ของเรือมทอญขนาด ๑๐ ม.

C5-T3

Crew Sleeps on Bamboo Strips Lashed Together

ลูกเรือนอนบนไม้ไผ่



C5 - T3 Cabin Is Made of Rattan and Pandanus Leaf

ห้องเรือ C5-T3 ทำด้วยหวายและใบปาล์ม



C5-T3

Equipment

The C5-T3 carry no radio, navigation, or powered equipment. They are not equipped with pumps. Ground tackle consists of 1 wooden anchor attached to a 100-m cable. A single lantern provides light. There is no safety gear on board.

Crew

Pearl divers operate in crews of 6. Most of them are illiterate island folk.

Military Potential

The C5-T3 is capable of going 40 miles to sea and staying out for 7 days. The hull is covered with a long cabin aft and the crew is capable of underwater activities.

Gunwale Line Raised by a Matting of Alacca and Rattan Must Be Sprayed Frequently for Protection Against Shipworms

แนวกราบเรือเสริมขึ้นด้วยไม้ระกำและหวายสานกัน จะต้องพ่นยาเพื่อป้องกันมอดอยู่เสมอ

เก็บหอยมุกได้ประมาณวันละ ๓๐๐ กก. และนำไปขายที่เกาะระ เวื่อนมก ๖ นก ๖ นก

เครื่องอุปกรณ

เรือ ป.๕-๗๓ ไม่มีวิทยุ เครื่องอุปกรณการเดินเรือ หรือเครื่องอุปกรณการเดินเรือ ใดๆ เลย เครื่องสูบน้ำก็มี ๑ ตัว ใช้สูบน้ำได้ ๑๐๐ ม. มีโคมไฟ ๑ ดวงสำหรับให้แสงสว่างและไม่มีเครื่องช่วยชีวิตใดๆ เลย

คนประจำเรือ

เรือที่ทำการมหายมกมีคนประจำเรือ ๖ คน ส่วนมากเป็นชาวเกาะท้องถิ่นที่ไม่ออกและเขียนไม่ได้

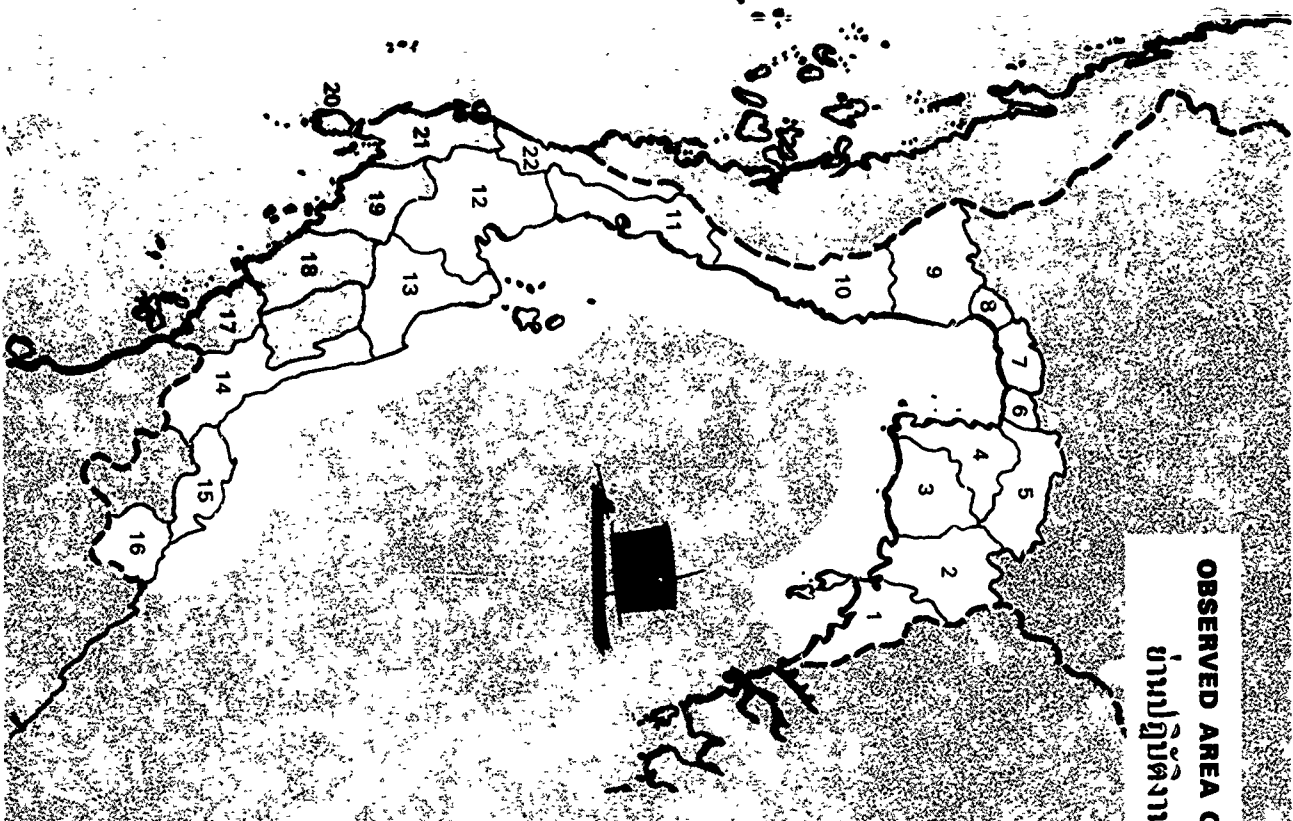
ศักยภาพทางทหาร

เรือ ป.๕-๗๓ นี้สามารถออกทะเลได้ไกล ๔๐ ไมล์ และอยู่นานถึง ๗ วัน ศักยภาพ (เฉลี่ย) เก็บหอยมุกได้ และเก็บหอยมุกได้มาก



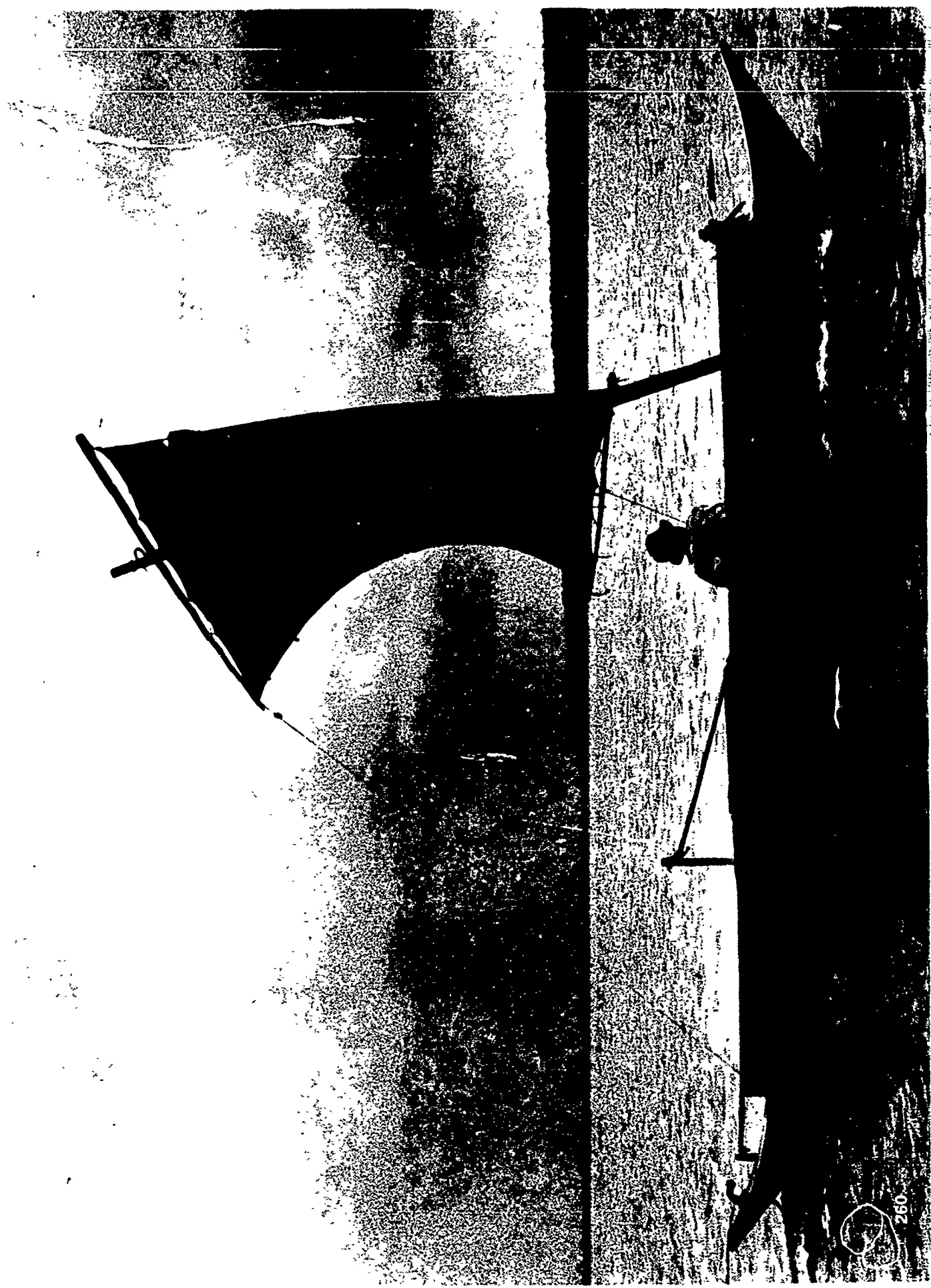
CLASS 5 - TYPE 11

OBSERVED AREA OF OPERATION ข้ามนกบินคิจากทางบก

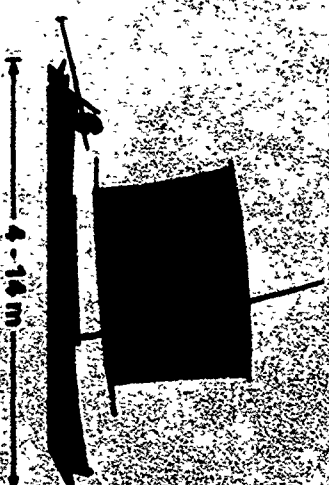
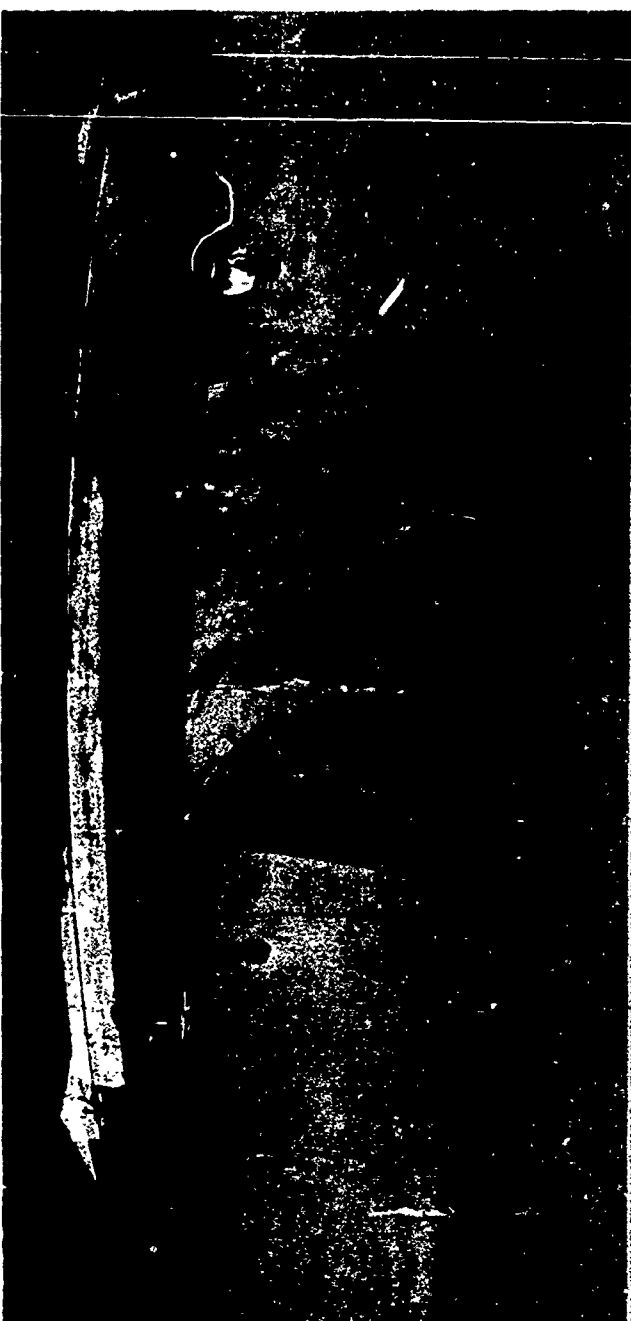


- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satun |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phukhet |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C5-T11



CS-T11



C5-T11		TYPE FISHING/CARGO		
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
4 - 14 m	1 - 3 m	0.6 - 14	0.4 - 9.5	1 sail
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY
0.4 - 1 m	Gulf and on west coast near Ranong		11 %	33 %
RECOGNITION FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO
Double-ended. Wide, straight, wedge-shaped stem and stern. 1 lugsail				Varied/Salt, firewood

General Information

A double-ender, the CS-T11 is a descendant of the dugout, once the most common of small coastal fishing and cargo boats. With the depletion of Thai forests the large logs necessary for true dugout construction are virtually unobtainable. This appears to have given rise to the popular small boat with the broad, wedge-shaped stem and stern strongly resembling the dugout. These are being built and used extensively, particularly in the northern part of the Gulf and on Thai rivers.

Larger CS-T11 found on the northern west coast near the Burmese border are true dugouts still being made from hollowed logs. Some have solid stem and stern, as though they were carved out of the same log. Others have deep, concave, almost U-shaped stem and stern. A third variation, with wide,

ป๕-๗๑๑				ใช้งาน		ประมง/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินน้ำ	การขับเคลื่อน	ใบ			
๔-๑๔ ม.	๑-๓ ม.	๐.๖-๑๔	๐.๔-๕.๕	ใบ			
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	อ่าวไทยและภาคใต้ฝั่งตะวันตก	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	๓๓%		
๐.๔-๑ ม.	กินน้ำตื้น	๑๑%					
ลักษณะลำเรือ		ชนิดลำเรือที่พบได้/สินค้า					
หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวทวนท้ายมีลักษณะเป็นรูปสามเหลี่ยม		พบเรือชนิด/เกลือ หิน					

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๕-๗๑๑ ที่มีลักษณะหัวเรือและท้ายเรือคล้ายกัน เป็นเรือที่มีแบบสืบเนื่องมาจากเรือที่ขุดจากท่อนซุง ซึ่งครั้งหนึ่งเคยใช้เป็นเรือประมงและเรือสินค้าชายฝั่งขนาดเล็กกันอย่างแพร่หลายมาแล้ว เนื่องจากป่าไม้ในมณฑลไทยมีจำนวนลดน้อยลง ไม้ซุงขนาดใหญ่ ๆ ที่จะใช้ขุดเป็นเรือก็หายากเข้า จึงเป็นเหตุให้ต้องพากันซื้อเรือขนาดเล็กซึ่งมีทวนหัวและทวนท้ายเป็นรูปสามเหลี่ยม ไม้มีลักษณะแข็งแรงคล้ายกับเรือขุดเดิม และมีการต่อเรือชนิดนี้ขึ้นใช้กันมาก โดยเฉพาะในบริเวณปากน้ำอ่าวไทย และตามลำแม่น้ำ

เรือ ป๕-๗๑๑ ขนาดใหญ่ที่อยู่ทางตอนเหนือของภาคใต้ฝั่งตะวันตกบริเวณปากน้ำอ่าวไทยและภาคใต้ตอนใต้ของภาคใต้ฝั่งตะวันตก โดยขุดจากท่อนซุงที่เป็นโพรง บางลำก็ใช้ไม้ท่อนตัน ๆ ทำทวนหัวและทวนท้ายซึ่งดูราวกับว่าได้แกะมาจาก ไม้ซุงต้นเดียวกัน

C5-T11

Note Deep, Concave, Almost U-Shaped Stern on This Andaman
Sea Variation of C5-T11

เรือ ป๕-ช๑๑ ทางทะเลอันดามัน
คล้ายตัวยู จะสังเกตเห็นท้ายเรือเว้าลึกเกือบ



C5-T11

upsweeping stem and stern, frequently crosses the border between Thailand and Burma. Most of these boats have an arched bamboo or rattan cabin.

C5-T11 are rarely decked. Few of them are registered.

Propulsion

C5-T11 carry a single lugsail suspended from the pole mast by a line passing through a block at the masthead. They sometimes have a 1-cylinder auxiliary gasoline engine of up to 9 hp.

No spare parts are carried, and tools are rare.

Operational Information

The majority of the C5-T11 fishing the Gulf have Samut Sakhon as their home port. They use a wide variety of fishing techniques, troll lines and various traps being the most popular. Most are day fishers.

บางลำภักทำทวนหัวและทวนท้ายว่าเข้าไปเป็นรูปตัว Y ซึ่งมีอีกแบบหนึ่งที่ทำทวนหัวและทวนท้ายกว้างและผายออกไป เรือแบบนี้ทั้งนี้ที่เรือที่ขำไม่มาระหว่างประเทศไทยกับสหภาพมา เรือเหล่านี้ส่วนมากจะใช้ไม้ไผ่หรือหวายโยงทำปารทุ่น

เรือ ป.๕-๗๐๐ นี้ มักไม่ไถ่ร่มลวดฟ้า และจกตะเบงกันที่ขงไม้กล่า

การจับเตล็ดอน

เรือ ป.๕-๗๐๐ จะใช้ใบแขวนหม่งใบชักไว้ที่เสากระโดง โดยให้เชือกร้อยผ่านรอกที่ขดเตลา และบางลำภักใช้เครื่องมือนี้ในชนิด ๐ ดูป ขนาดไม่เกิน ๕ แร่งมา เป็นเครื่องมือช่วย

ไม่ใช้ชิ้นส่วนอะไหล่ประจำเรือ และเครื่องมือซ่อมทำก็มักไม่ไถ่ร่ม

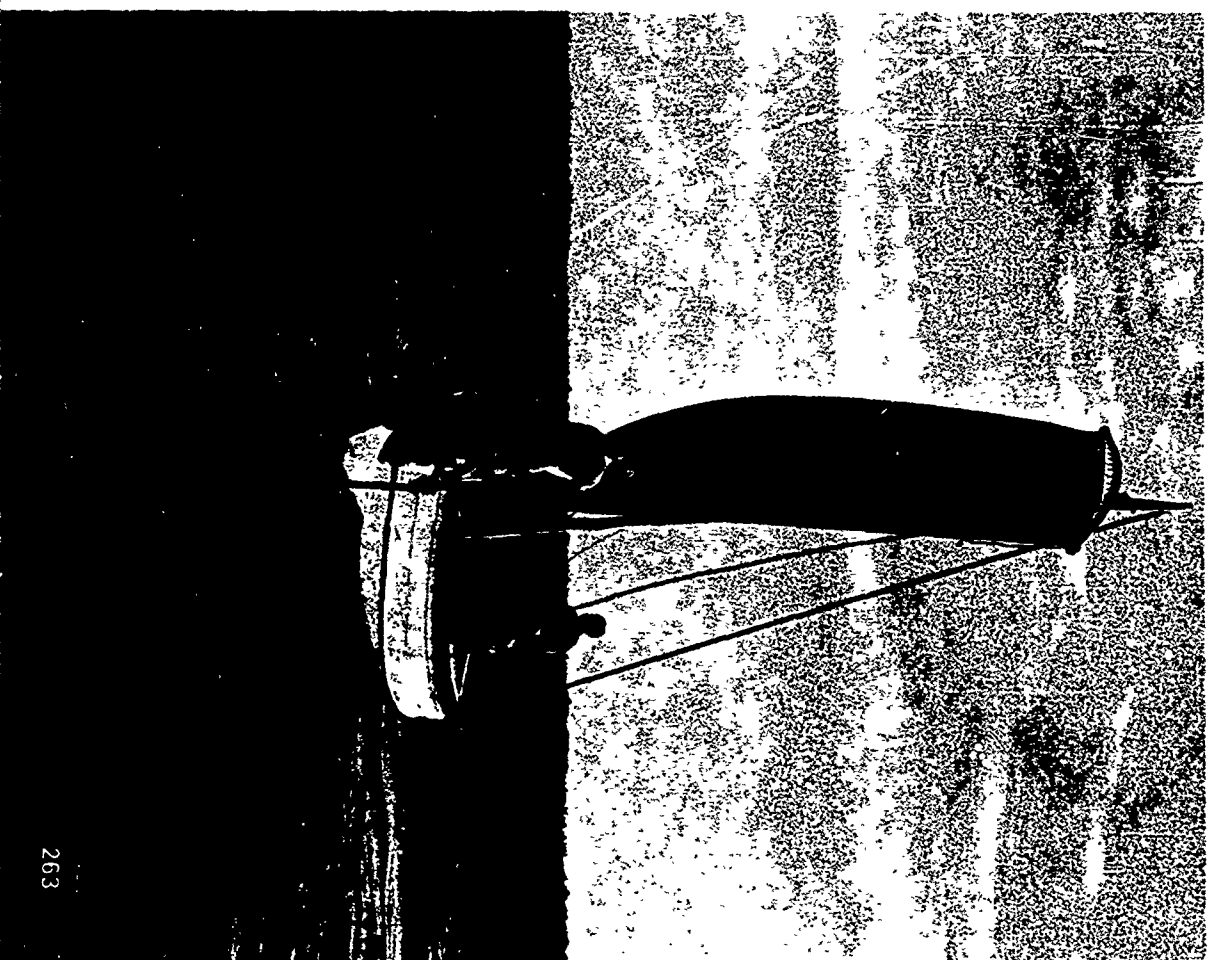
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

ส่วนมากเรือ ป.๕-๗๐๐ ที่ทำการประมงในอ่าวไทย จะนำท่าจอดพักอยู่ที่จังหวัดสมุทรสาคร ใช้วิธีการจับปลาด้วยเครื่องมือแบบกลายหลายอย่าง เครื่องมือที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายได้แก่ เบ็ดล่อ และเครื่องมือประเภทกลักกันต่างๆ เรือส่วนมากจะออกปฏิบัติงานกันในเวลากลางวัน

ศัพท์ทะเลที่จับได้เป็นปลาชนิดที่ขำในอ่าวไทยเป็นส่วนใหญ่ ปริมาณที่จับได้วันละ

This C5-T11 Gulf Cargo Boat is Powered by Single Lugsail and 14-Hp, 1-Cylinder JLO Long-Shaft Gasoline Engine

เรือสินค้า ป.๕-๗๐๐ ในอ่าวไทยลำนี้ ใช้ใบแขวน ๐ ใบ กับเครื่องทางขาว นาน้ำไฟ ขั้วหัวเจ.แอล.โอ. ชนิด ๐ ดูป ๑๔ แร่งมา



C5-T11

The catch includes most of the types of fish found in the Gulf in amounts up to 50 kg a day. An exception is the boats used to gather mussels or crabs. These bring in up to 1,500 kg. One type of crabbing reported is not, strictly speaking, fishing at all. The boat is used to take the men to a location where sleeping crabs cling to trees along the shore. They gather 2,000 to 3,000 crabs in a night.

Another group of C5-T11 are active in the Pattani area, where the smaller boats fish by day and some larger ones, about 10-m LOA, run cargoes of salt from Pattani to Songkhla or out to large 2-masted Malaysian sailers for delivery in Trengganu.

Small west coast dugouts fish with shrimp-scoop nets while larger ones (10 to 14 m) bring mangrove wood from Burma to charcoal-processing plants

Mangrove Wood Is Carried to Pak Nam Ranong by This Andaman Sea Coast Variation of C5 - T11. Note Wide Upsweeping Stem and Stern

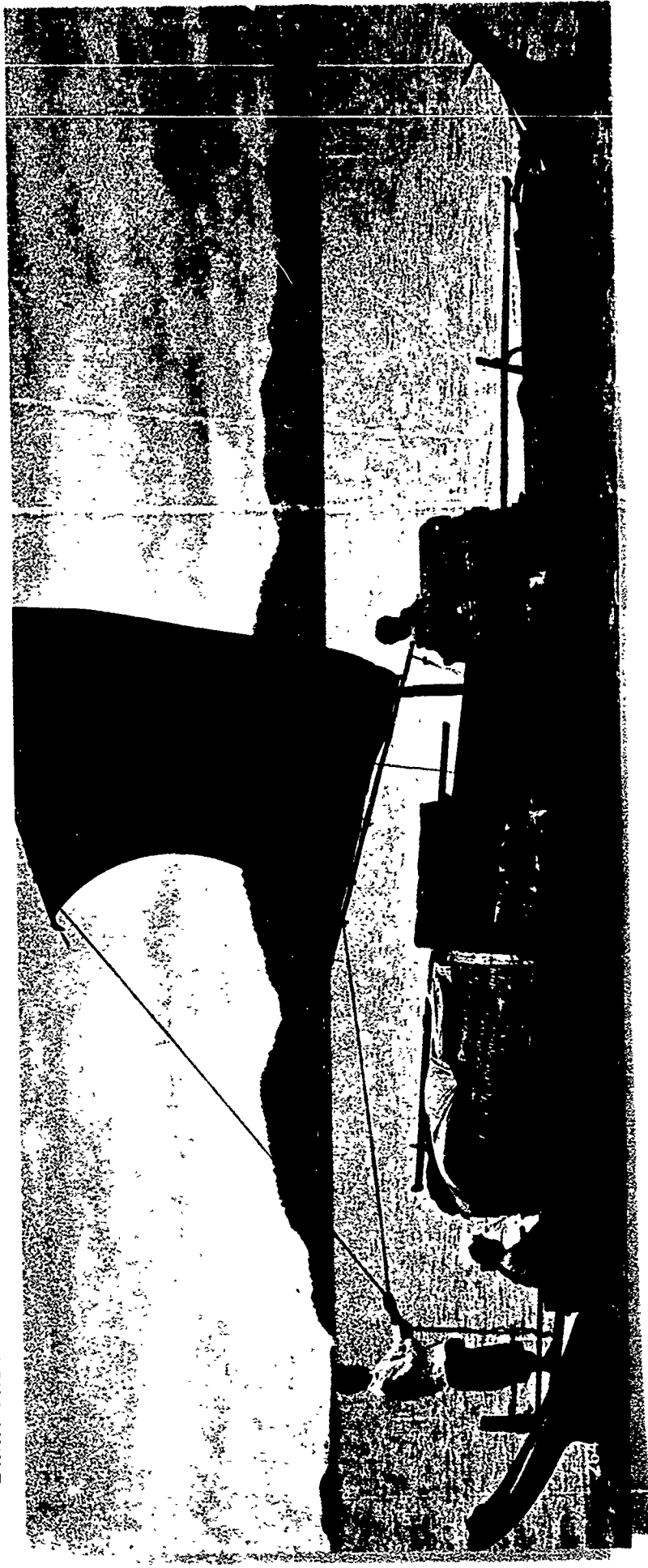
เรือ ป.๕-๕๑๑ แบบหนึ่งทางทะเลอันดามัน กำลังบรรทุกไม้โกงกางไปยัง ปากน้ำระนอง จะสังเกตเห็นทวนหัวทวนท้ายขนอนและก้าง

ไม่เกิน ๕๐ กก. ส่วนเรือที่จับหอยแมลงภู่หรือปูจะได้น้ำไม่เกิน ๑,๕๐๐ กก. และเรือที่ใช้จับปูแสม จะได้คืนละ ๒,๐๐๐ ถึง ๓,๐๐๐ ตัว วิธีการจับปูแสมแบบที่ได้รับความนิยม ถ้าจะพูดกันตามจริงแล้วหาใช่เป็นการใช้เรือทำการประมงไม่ กล่าวคือเพียงแต่ใช้เรือลำเดียวกันไปส่งตามชายฝั่งที่ปูแสมอาศัยอยู่ตามชายป่าเขาเลน หรือป่าโกงกางเท่านั้น

เรือ ป.๕-๕๑๑ อีกพวกหนึ่งปฏิบัติงานอยู่ในบริเวณจังหวัดปัตตานี เวียดนามเล็กจะจับปลา ส่วนเวียดนามใหญ่จะชาวประมาณ ๑๐ ม. จะบรรทุกเกลือจากจังหวัดปัตตานีไปยังจังหวัดสงขลา หรือนำออกไปส่งให้กับเรือในมาเลเซีย ๒ เสาขนาดใหญ่เพื่อนำไปยังรัฐตรังภายในสหพันธรัฐมาเลเซียต่อไป

ส่วนทางภาคใต้ฝั่งตะวันตกนั้น เรือขนาดเล็ก ๆ จะจับกุ้งด้วยตะรุ่ม ส่วนเรือขนาดใหญ่ (ยาว ๑๐ ถึง ๑๔ ม.) จะใช้บรรทุกไม้โกงกางจากประเทศพม่าเพื่อนำเข้ามาเผาถ่านในประเทศไทย เรือเหล่านี้ส่วนมากที่บรรทุกไม้จากหมู่บ้านมะลิวัน (เขตพม่า) ไปยังจังหวัดระนองเป็นเรือของไทย แต่ก็มีบางลำที่เป็นของพม่า เรือบางลำก็มีสัญญาณอยู่กับโรงงานเผาถ่าน ส่วนบางลำก็จะส่งฟันให้กับเรือกลไฟที่ทำการขุดแร่ดีบุกอยู่ในบริเวณหมู่เกาะทางตอนเหนือ

เรือเหล่านี้ต้องออกจากท่าไปเป็นเวลานานไม่เกิน ๒๐ วัน โดยนำเสบียงอาหารไปด้วยตลอดทั้งเที่ยวไปและกลับ



C5-T11

in Thailand. Some of the boats hauling wood from Ma-li-wan to Ranong are Burmese, but most are Thai craft. Some are under contract to the charcoal plant, and others supply wood to the tin-dredging steamboats working near the northern islands.

These craft are gone from home port up to 20 days and carry provisions for the round trip.

At least one west coast C5-T11 is engaged in pearl diving. While most C5-T11 vessels stay within a 3- to 5-mile limit, the pearl divers go out as far as 40 miles.

Boats hauling firewood to the charcoal plant can make 7 kt, but most of the others make 5 or 6 kt.

เรือ ป.๕-๗๐๐ ทางภาคใต้ฝั่งตะวันตกที่ใช้รับทำไม้ทุก จะใช้น้อยกว่าหนึ่งลำ เรือประเภทชนิดนี้ ส่วนมากออกปฏิบัติงานนอกฝั่งภายในระยะไม่เกิน ๓ ถึง ๕ ไมล์ ส่วนเรือที่ยังไม่เคยออกไปถึงถึง ๔๐ ไมล์

เรือที่ใช้บรรทุกหินไปเผาลานจะสามารถทำความเร็วได้ ๓ นอต แต่เรือจำนวนมากมีความเร็ว ๕ หรือ ๖ นอต



1. Giant Fronds Are Sometimes Placed Around Gulf C5-T11 in the Manner Shown. They Offer Shade for the Crew and Aid the Single Lug sail. 2. Cargo of Salt en Route to Songkhla From Pattani

๑. เรือ ป.๕๗-๐๐ รอบๆ ไม้ใหญ่ บางครั้งก็ใช้ทางจากไม้ใหญ่ในรูปเพื่อเป็นที่ยกำบังแดดของลูกเรือ และช่วยแผ่นใบ ๒. บรรทุกเกลือจากปัตตานีไปสงขลา





Equipment

None of the C5-T11 have radio, navigation, or power equipment. Fish are offloaded in bamboo or rattan baskets.

Safety equipment is rarely carried. No bilge pumps are carried. The single metal anchor is attached to a cable 30 to 40 m in length. Most of the day fishers have no lights. The cargo boats operating at Ranong carry a single lantern.

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๕-๗๑๑ นี้ไม่มีวิทยุ อุปกรณ์การเดินเรือหรือเครื่องทุ่นแรงเลข และขนถ่ายปลาขึ้นจากเรือโดยบรรจุลงในหลั่ที่สานด้วยไม้ไผ่หรือหวาย

เครื่องช่วยชีวิตก็ไม่มีใครมีประจำเรือ และเครื่องสูบนานท้องเรือก็ไม่มีใช้เลย มีสมอลโหระตู้เดียว สายสมอล ยาว ๓๐ ถึง ๔๐ ม. เรือที่ทำการประมงในเวลากลางวันส่วนมากไม่มีไฟฟ้า ส่วนเรือสินค้าทั้งหัวกระเบื้องมีใครมีประจำเรือหนึ่งดวง

Rudder Is Retracted on This Andaman Sea Version of C5-T11.
Man at Oar Sweep Brings Vessel Inshore

เรือ ป๕-๗๑๑ ทางทะเลอันดามันแบบนี้ ขกหางเสื่อขึ้น และคนประจำเรือแจวเรือเข้าหาฝั่ง

Crew

Crews number 1 to 4 except for the pearl-diving crews of 6 and the crab-gathering crews of 14. Craft near both the northern and southern borders are operated by Thai Moslems who are sometimes without the minimal Thai education.

Military Potential

The military potential of the C5-T11 appears to be very slight. Those operating in the area of Ranong are the largest boats of this type. Their irregular schedules, frequent border crossings, and equipment for staying out for long periods of time make their operational patterns difficult to follow.

This Andaman Sea C5-T11 Has Sail Made of Pandanus Leaf
เรือ ป๕-ร๑๑ ทางทะเลอันดามันลำนี้ ใบเรือทำด้วยใบเตย

คนประจำเรือ

คนประจำเรือตามปกติจะมีจำนวน ๑ ถึง ๔ คน นอกจากเรือทำงมไข่มุกจะมีคนประจำเรือ ๖ คน และเรือที่จับปูแปดมีคนประจำเรือ ๑๔ คน เรือที่อยู่ในบริเวณใกล้ๆ ชายแดนทางเหนือ (ติดต่อกับพม่า) และทางใต้ (ติดต่อกับมาเลเซีย) คนประจำเรือจะเป็นชาวไทยอิสลาม บางคนก็ไม่ได้เรียนหนังสือจนกระทั่งประถมศึกษาของไทยเลข

ศักยภาพทางการทหาร

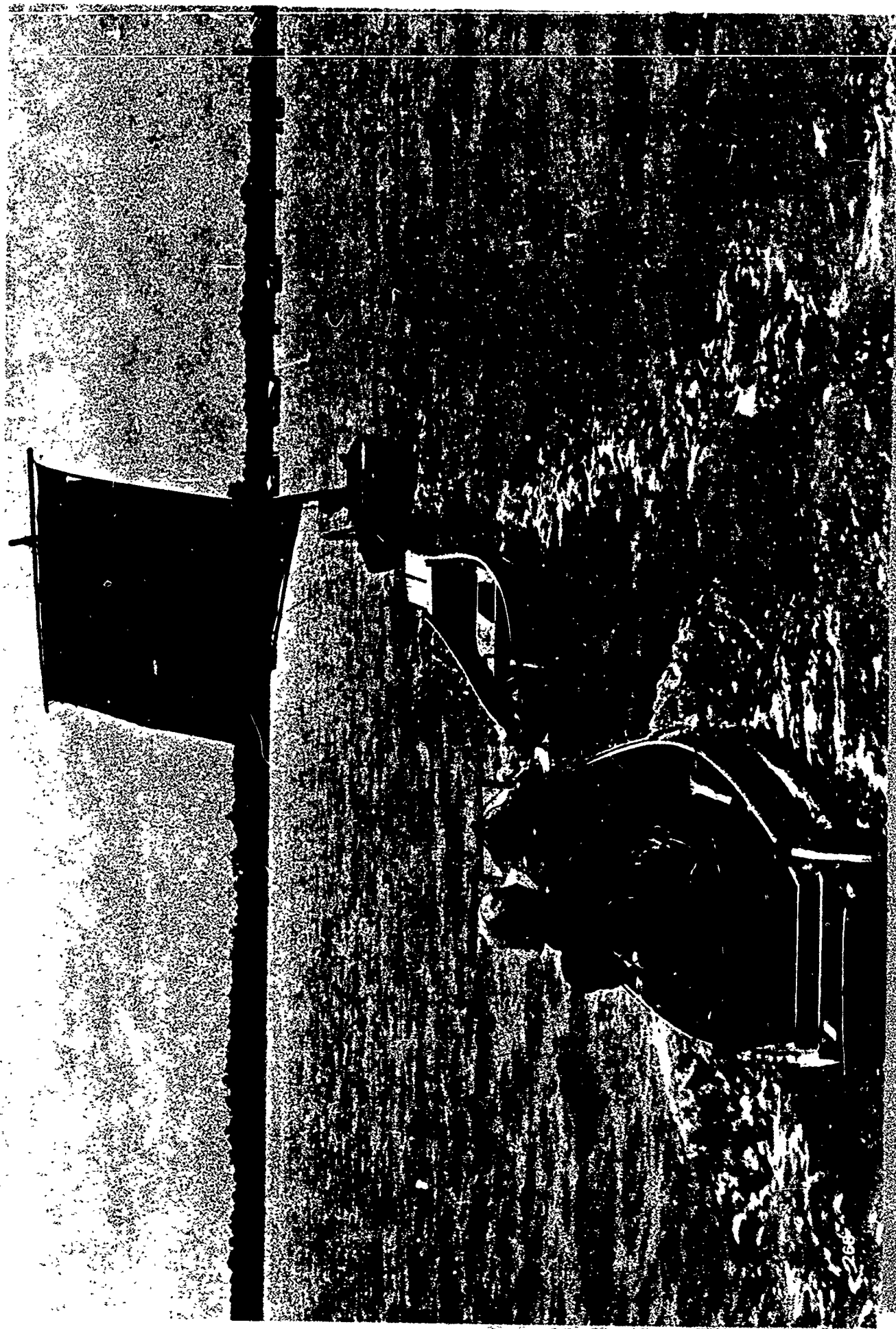
เรือ ป๕-ร๑๑ มีศักยภาพทางการทหารน้อยมาก เนื่องจากเรือที่ปฏิบัติงานอยู่ในช่วงวันจังหวัดระนอง เป็นเรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในบรรดาเรือชนิดเดียวกันนี้ ออกทำงานโดยไม่มีกำหนดเวลาเป็นประจำแน่นอน มักแล่นข้ามเขตแดนไปมาเสมอๆ และมีเครื่องอุปกรณ์ที่สามารถอยู่ในทะเลได้เป็นเวลานาน จึงเป็นการยากที่จะติดตามเรือเหล่านี้ออกไปเพื่อให้ทราบว่ามีปฏิบัติการอะไรกันบ้าง



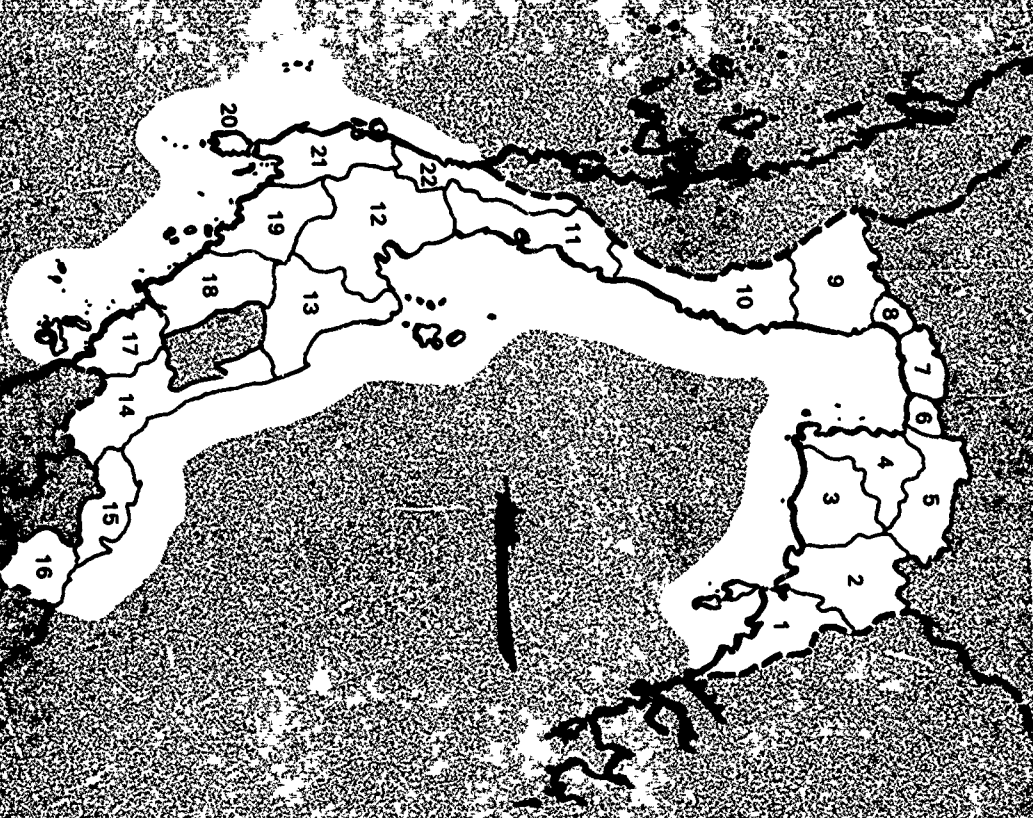
C5-T11

เรือ ป.๕-๗๑๑ ตามชายฝั่งในอ่าวไทย ลากจูงเรือ ป.๕-๗๑๔ จำนวน ๒ ลำ
ไปยังตำบลก้างปลา

Gulf Coast C5-T11 Tows 2 C5-T14 Craft to Fishing Grounds

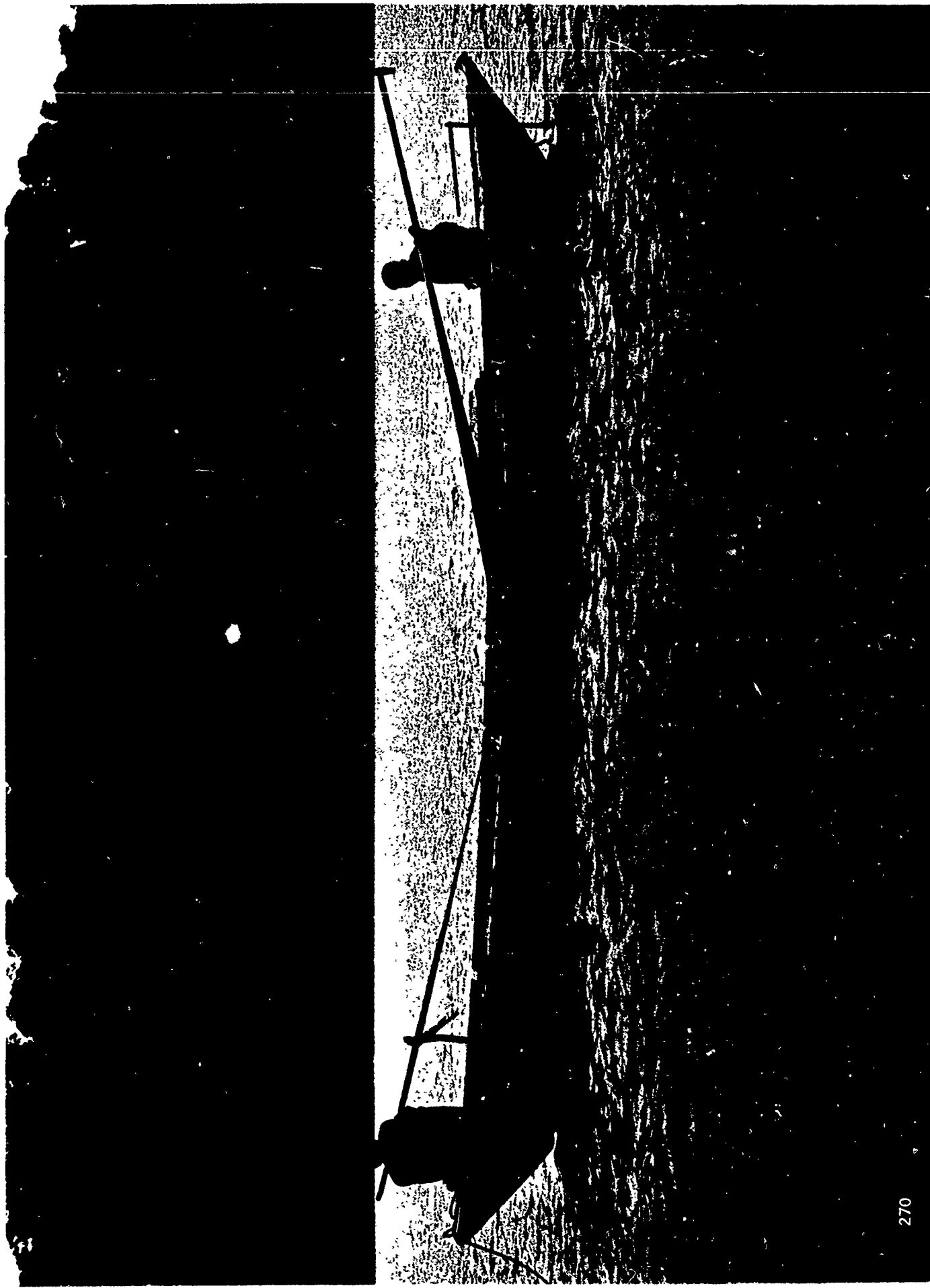


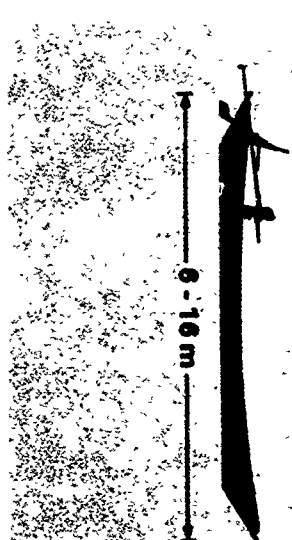
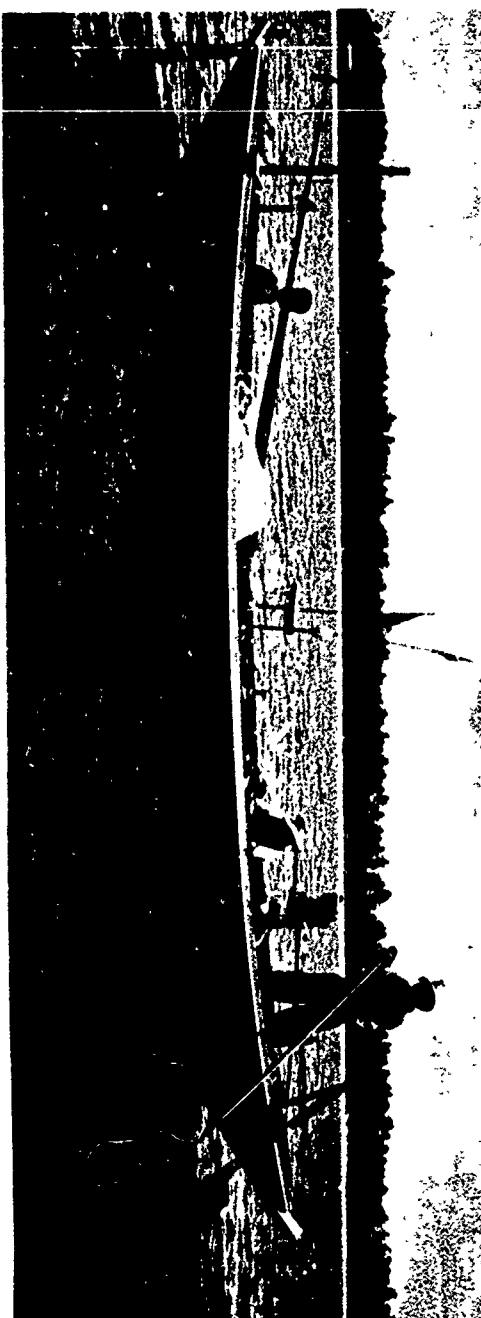
OBSERVED AREA OF OPERATION
 ขัณฑ์ปฏิบัติการที่พบเห็น



- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chantia Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C5-T14





C5-T14		TYPE		FISHING/CARGO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
6 - 16 m	up to 2.5 m	0.5 - 10	0.3 - 6.9	1 gasoline or diesel engine	
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
up to 1.1 m	Gulf and Andaman Sea		11 %	59 %	
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO		
Double-ended. Wide, straight, wedge-shaped stem and stern			Varied		

General Information

C5-T14 coastal vessels are found throughout the Gulf and along the entire Andaman Sea coast of Thailand. In the Gulf the largest concentration is in the upper Gulf, especially around Samut Songkram. The most popular use of these boats in the Gulf is fishing for sea shrimp with a scoop net. Other fishing methods followed by C5-T14 in the Gulf include trawling and the use of gill nets, purse seines, winged set bags, basket traps, and stake traps. They also gather worm shells and cockles, haul cargo, and tow other boats.

On the Andaman Sea coast prawn gill nets are the most popular. Other kinds of fishing gear found on C5-T14 there include purse seines, long lines, and hand lines. Some of these craft serve as passenger boats and ferryboats around Kantang and Yongsala.

ป ๕-๗ ๑๔				ใช้งาน		ประมง/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ ๖ - ๑๖ ม.	ความกว้างสุด ไม่เกิน ๒.๕ ม.	คันกรวยต ๐.๕-๑๐	คันนก ๐.๓-๖.๕	การจับและขึ้น น้ำหนักในเรือต่อทะเล ๑ เครื่อง			
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้		พบเรือชนิดนี้			
ไม่เกิน ๑.๑ ม.	อ่าวไทยและทะเลอันดามัน	๑๑ %		๕๕ %			
ลักษณะลำเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวทวนท้ายมีลักษณะ เป็นรูปคลื่น ตรง และกว้าง		ชนิดลำตัวทะเลจับได้/สินค้า		หมายเหตุ			
				หมายเหตุ			

ชาวตำบ๑ป

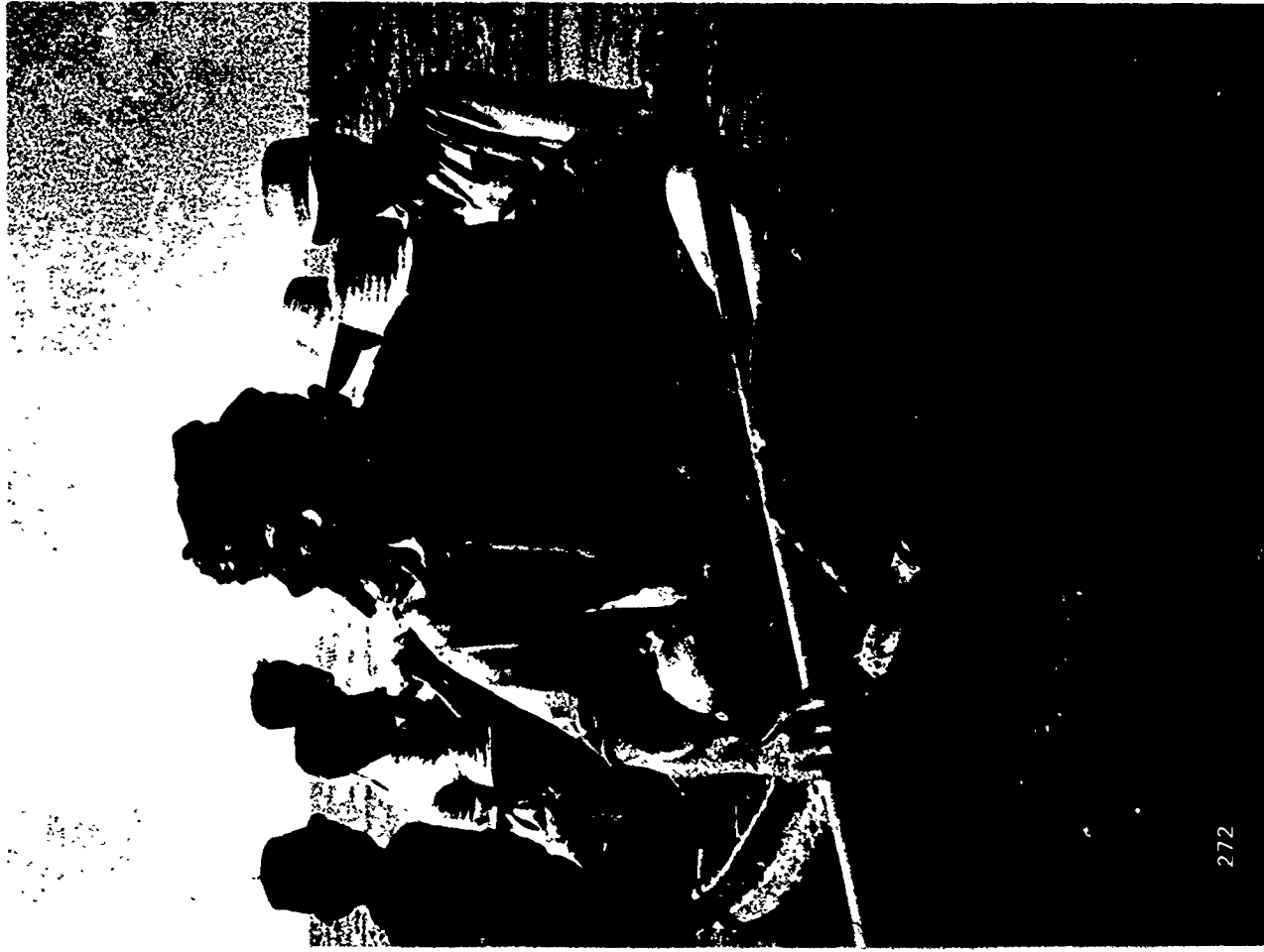
จะพบเห็นเรือขนาดป๕-๗๑๔ ๓๕๔ ตลอดทั่วอ่าวไทย และตามชายฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งเป็นของประเทศไทยโดยตลอด ลำหรับในอ่าวไทยจะอยู่รวมกันเป็นจำนวนมากบริเวณก้นอ่าว โดยเฉพาะบริเวณจังหวัดสมุทรสงคราม การใช้งานอย่างแพร่หลายสำหรับเรือเหล่านี้ในอ่าวไทยก็เพื่อการจับกุ้งทะเลด้วยถักนุ่น ส่วนการประมงวิธีอื่น ๆ ที่ใช้กับเรือป๕-๗๑๔ ในอ่าวไทยก็ได้แก่การใช้ช้อนลาก อวนตักตา อวนล้อมจับ เครื่องมือประเภทเรือขนาดเล็ก และโป๊ะ นอกจากนี้ก็มีการใช้กับเรือทอด หอยแครง ตลอดจนใช้ถักตักกุ้งและปลากระดี่

ตามฝั่งทะเลอันดามันก็มีใช้เรือกันมากที่สุดในการจับกุ้งด้วยอวนตักตา เครื่องมืออย่างหนึ่งที่ใช้กับเรือ ป๕-๗๑๔ ในบริเวณนี้ได้แก่ อวนล้อมจับ เบ็ดราว และ เบ็ดตก

C5-T14

C5-T14 With Crew of 14 to Gather Worm Shells and Cockles

เรือ ป ๕-๕๑๔ มีคนประจำเรือ ๑๔ คน เพื่อจับหอยหลอดกับหอยแครง



About half the C5-T14 operating in the Gulf are registered, but very few of those working in the Andaman Sea carry registration papers.

Propulsion

The majority of these boats are powered by a wide variety of manually started, 1-cylinder, gasoline or diesel engines of about 4 hp. Fuel reserve is seldom greater than 30 liters.

None of these boats carry spare parts, but tools are standard equipment.

Operational Information

With the exception of a few gill netters in the Andaman Sea, C5-T14 are day fishers. Most leave home port in the morning. The boats purse seining for anchovy and those working traps take about 6 hours for their round trip.

Most C5-T14 carry provisions for 1 day.

มีบางลำใช้เป็นเรือโดยสาร และเป็นเรือข้ามฟากอยู่แถวบริเวณอำเภอกันตังและตำบลหงส์สารี (อำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง)

เรือ ป ๕-๕๑๔ ที่ปฏิบัติงานอยู่ในอ่าวไทยประมาณครึ่งหนึ่งเป็นเรือที่จดทะเบียนแล้ว ส่วนทางทะเลอันดามันนั้นจะจดทะเบียนเรือกันน้อยมาก

การขับเคลื่อน

เรือเหล่านี้ส่วนมากใช้เครื่องยนต์หลายยี่ห้อด้วยกัน มีทั้งเครื่องยนต์น้ำมันดีเซลหรือเครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๑ สูบ ขนาดประมาณ ๔ แรงม้า และเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ความจุน้ำมันเชื้อเพลิงมักไม่เกิน ๓๐ ลิตร

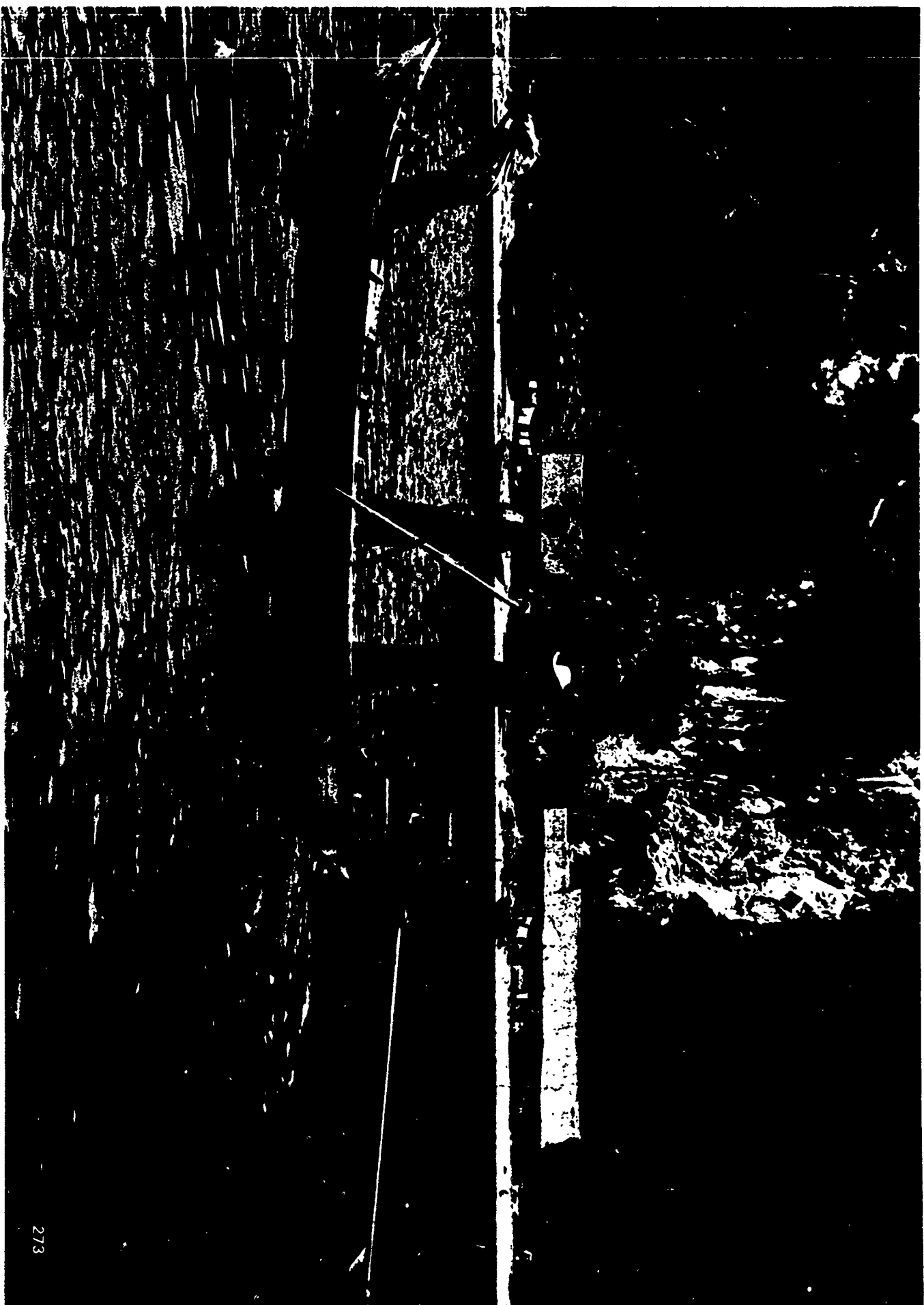
เรือเหล่านี้ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ แต่ส่วนมากจะมีเครื่องมือซ่อมทำไปด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป ๕-๕๑๔ เป็นเรือที่ทำการประมงในเวลากลางวัน ยกเว้นเรือที่จับวนิดตาในทะเลอันดามันซึ่งมีอยู่เพียงไม่กี่ลำเท่านั้น ส่วนมากจะออกจากการจอดพักในคอนกรีตเรือที่บริเวณลัดมัจฉาปลาใต้ต้นและเรือที่ใช้เครื่องมือประเภตกักกันจะใช้เวลาเที่ยวหนึ่งทั้งไปและกลับประมาณ ๖ ชั่วโมง

Purse Net Fisher off Chonglat in Andaman Sea

เรือทำเรืออวนล้อมจับ ปฏิบัติงานอยู่นอกฝั่งตำบลช่องลาด ในทะเลอันดามัน

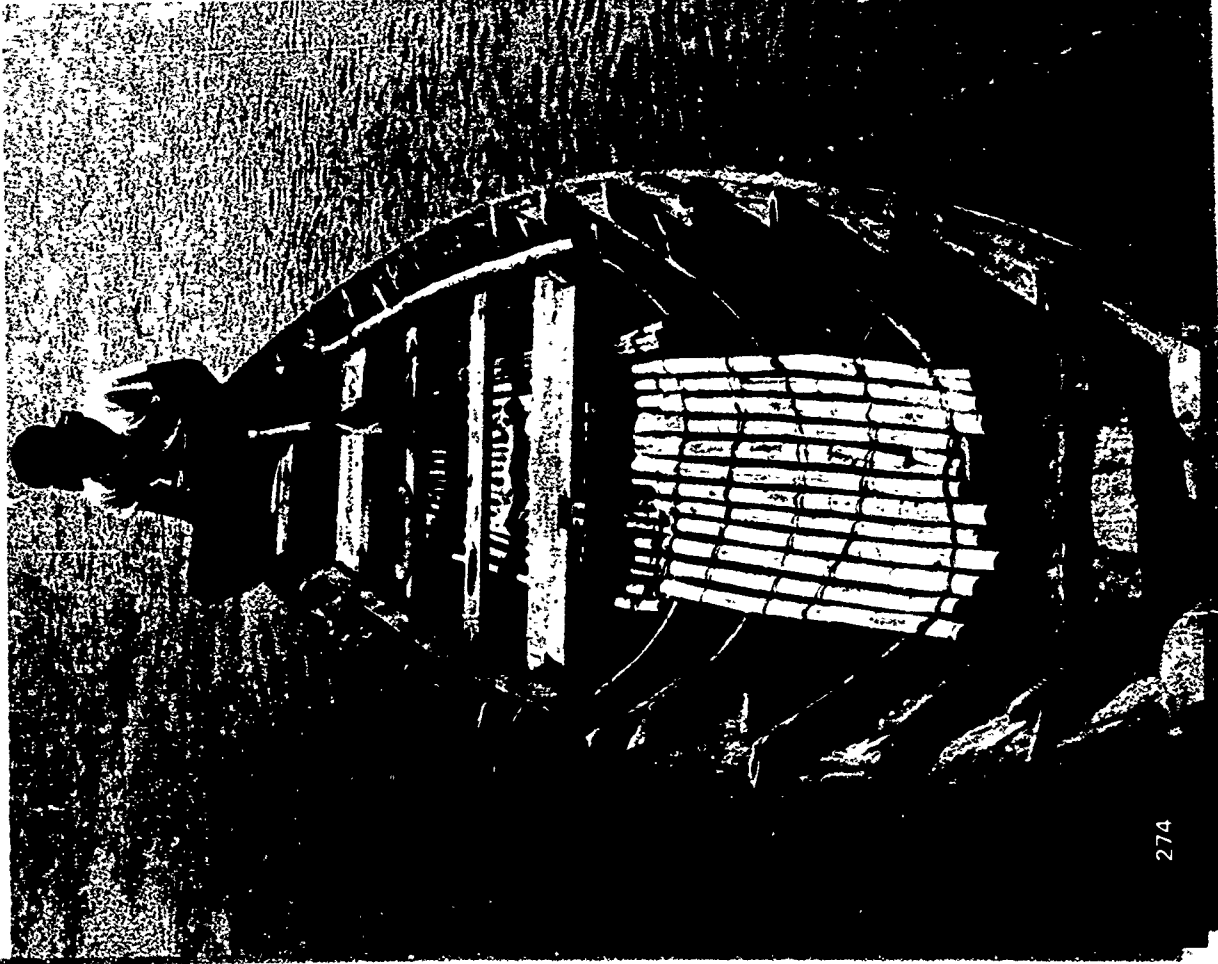


C5-T14

This C5-T14 Carries Cargo and Passengers in the Kantang Area.

Note Deck of Bamboo Strips

เรือ ป ๕ - ๗๑๔ ลำนี้บรรทุกสินค้าและผู้โดยสารอยู่ในเขตอำเภอกันตัง จะสังเกตเห็นฟากไม้ไผ่ที่ใช้ปูท้องเรือ



Most C5-T14 fish for sea shrimp and prawns, but they also bring in almost every type of fish found in Thai waters. Catches up to 200 kg are reported, but the average is about 30 kg. An exception is those boats which harvest mussels—their catch may run to 1,500 kg a day. Occasionally ice is used to preserve the catch.

Passenger boats in the Kantang area transport about 8 passengers and miscellaneous cargo between Kantang and the villages along the coast. Their schedules are irregular, and the round trips range from 1 to 5 hours. No provisions are carried.

C5-T14 towboats in the Gulf are used mainly for taking non-motorized boats out to work the traps. These C5-T14 craft are usually part of the fishing fleet and not just commercial towboats.

The maximum speed of a C5-T14 is 6 kt. Few are capable of operating in open water far from shore.

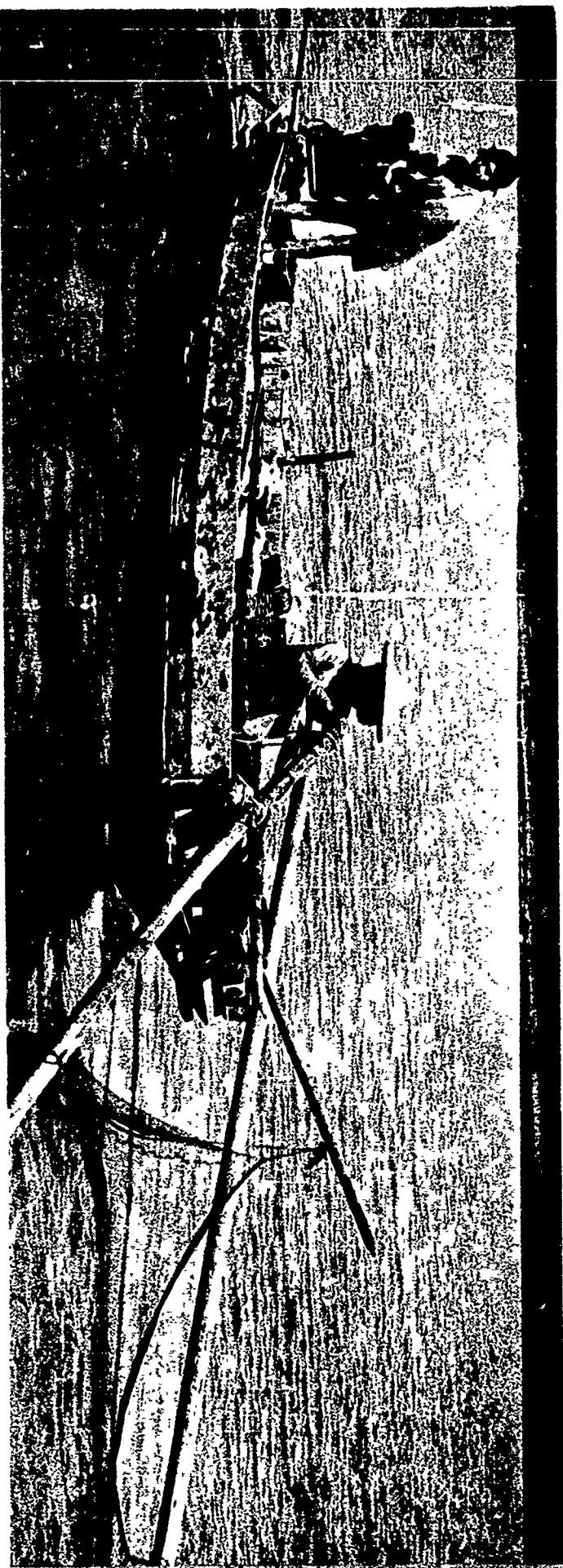
เรือ ป ๕ - ๗๑๔ ส่วนมากจะนำเสบียงอาหารไปด้วย ๑ วัน

เรือ ป ๕ - ๗๑๔ นี้ส่วนมากจะทำการจับกุ้งทะเลทั้งใหญ่และเล็ก แต่ถึงกับปลาเกือบทุกชนิดที่หาได้ในน่านน้ำไทยด้วย ปกติตามรายงานว่าสัตว์ทะเลที่จับได้มีปริมาณไม่เกิน ๒๐๐ กก. แต่โดยเฉลี่ยจะได้ประมาณ ๓๐ กก. ทั้งนี้ยกเว้นเรือที่จับหอยแมลงภู่ซึ่งมักจะจับได้วันละ ๑,๕๐๐ กก. เป็นอย่างมาก มีการใช้ไม้แข็งเช็ดตัวทะเลที่จับได้เป็นบางครั้ง

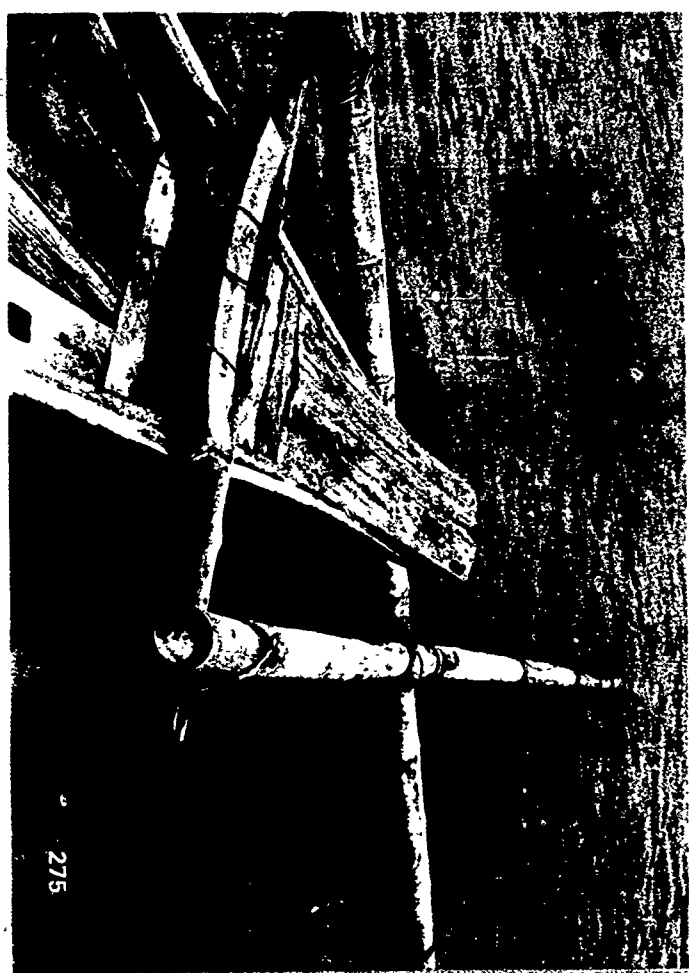
ในบริเวณอำเภอกันตังจะมีเรือโดยสารหลายลำ ซึ่งบรรทุกผู้โดยสารได้ประมาณ ๘ คน และลำเดียวถึงกันคนหรือระหว่างอำเภอกันตังกับหมู่บ้านตามชายฝั่ง เรือเหล่านี้กำหนดเวลาเข้าออกไม่แน่นอน ใช้เวลาตลอดเที่ยวทั้งไปและกลับตั้งแต่ ๑ ถึง ๕ ชั่วโมง ในเรือไม่มีเสบียงอาหารไปด้วย

เรือ ป ๕ - ๗๑๔ ที่ทำการลากจูงในอ่าวไทย ส่วนใหญ่จะใช้เรือที่ไม่มีเครื่องยนต์ออกไปทำการจับปลาด้วยเครื่องมือประเภทเดียวกัน โดยปกติแล้วบรรดาเรือลากจูง ป ๕ - ๗๑๔ เหล่านี้ก็เป็นพวกเดียวกันกับเรือประมงที่ถูกลากจูงออกไปนั่นเอง มีใช้เป็นที่รับจ้างลากจูงโดยเฉพาะ

เรือ ป ๕ - ๗๑๔ นี้ มีความเร็วสูงสุด ๖ นอต มียูเพียงไม่กี่ลำที่สามารถออกไปในทะเลเปิดได้ไกล ๆ



1. Scoop Net Fisher Operating Near Shore in Vicinity of Klong Dan in Upper Gulf
2. Scoop Net Assembly on C5-T14
 ๑. เรือใช้ฉอวนรุน ปฏิบัติงานอยู่ใกล้ฝั่งท่าคลองด่าน บริเวณก้นอ่าวไทย
 ๒. อวนรุนที่ติดอยู่บนเรือ ป ๕-๗๐๔





Equipment

C5-T14 do not carry radio, navigation, or power equipment. The majority operating in the Gulf have hand pumps and carry 1 metal anchor attached to a cable up to 50 m long. Fewer than half of those operating in the Andaman Sea have pumps or anchors. The anchors carried are usually metal but are sometimes of wood or stone.

Lights are found on over half the Gulf boats—usually a single lantern. In contrast few of those in the Andaman Sea carry a light. None has safety equipment.

เครื่องอุปกรณ

เรือ ป.๕-๕๑๔ ไม่มีวิทยุ เครื่องอุปกรณการเดินเรือ หรือเครื่องอุปกรณกำลังใดๆ เลข เรือที่ปฏิบัติงานอยู่ในอ่าวไทยส่วนมากมีสตูดิโอและใช้สมอลโตะตัวเดียว สายสมอลยาวไม่เกิน ๕๐ ม. ส่วนทางคันทะเลอันดามันแล้วมีเรือจำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่งที่มีเครื่องสตูดิโอหรือสมอล สมอลที่ใช้กันก็มีทั้งเป็นสมอลโลหะ แต่ก็ยังมีบางลำที่ใช้สมอลไม้หรือสมอลไม้ใช้หินถ่วง

เรือในอ่าวไทยที่ใช้โคมไฟจะมีจำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่ง ซึ่งมักเป็นโคมรั่วหนึ่งดวง แตกต่างกับเรือทางทะเลอันดามันซึ่งมีอยู่เพียงไม่กี่ลำที่ใช้โคมไฟหนึ่งดวง (ส่วนมากไม่มีโคมไฟ) ส่วนเครื่องข่วงชีวิตคนไม่มีเลย

1. 10-Horsepower, 2-Cylinder Petter Diesel Engine Powers a 10-Meter Trawl Netter
2. C5-T14 With Shrimp Nets Stowed Amidships
๑. เครื่องยนต์ดีเซลยี่ห้อ เป็ตเตอร์ ขนาด ๑๐ แรงม้า ที่ใช้กับเรืออวนลากยาว ๑๐ ม.
๒. เรือ ป.๕-๕๑๔ มีอวนจับกุ้งอยู่กลางลำ

Crew

Crew members generally number 1 to 5. Those gathering worm shells at low tide may have as many as 14. A few crews operating near the Malaysian border are Thai Moslem.

Military Potential

The military potential of the CS-T14 is slight. They are small boats and are not well equipped or seaworthy. They are usually not seen out at night.

Crew Sorting Catch on CS-T14 Trawler. Note Pole Aftwardship Used As Spread Boom for Trawl Nets

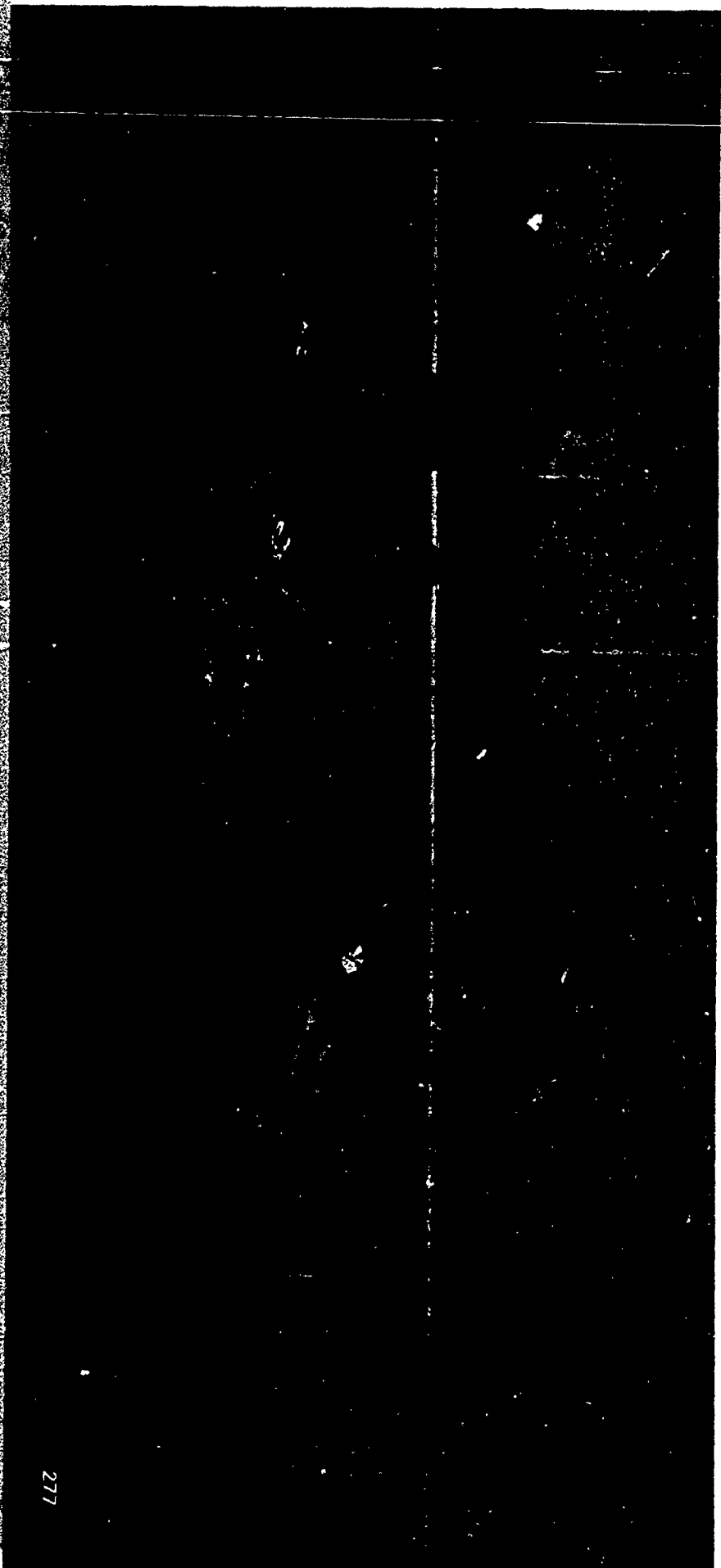
กบประจำเรือ

จำนวนกบประจำเรือโดยทั่วไปมี ๑ ถึง ๕ คน เรือออกไปเก็บหอยหลอดในเวลา น้ำลงนั้น อาจจะมกบประจำเรือถึง ๑๔ คน ส่วนเรือที่อยู่ใกล้ชายแดนสหพันธ์มาเลเซีย จะมกบเรือเพียงสองสามคนและเป็นชาวไทยอิสลาม

ศักยภาพทางการทหาร

ศักยภาพทางการทหารของเรือ ป.๕-๗๑๔ นั้นน้อย เนื่องจากเป็นเรือขนาดเล็ก ไม่มีเครื่อง อุปกรณ์ดีพอ และความสามารถในการออกทะเลก็ไม่มี จึงมักไม่ใคร่ได้พบเห็นเรือ เหล่านี้ออกทะเลในเวลากลางคืนเลย

กบประจำเรือรวมลาก ป.๕-๗๑๔ ถ้าสังเกตเลือกสัตว์ทะเลที่จับได้ จะสังเกต เห็นไม้พาดขวางลำเรือที่ใช้เป็นคันลากสำหรับขึงอวนลาก



C5-T14

C5-T14 With Unbaited Long Lines Stowed and Canvas Crew
Shelter Stretched

เรือ ป.๕ - ๕๑๔ มีเบ็ดรวางชนิดไม่มีเหยื่อแขวนอยู่ และกางเพดานเข้าไปให้คน
ประจำเรือพักอาศัย



OBSERVED AREA OF OPERATION
อำเภอปัตตานี



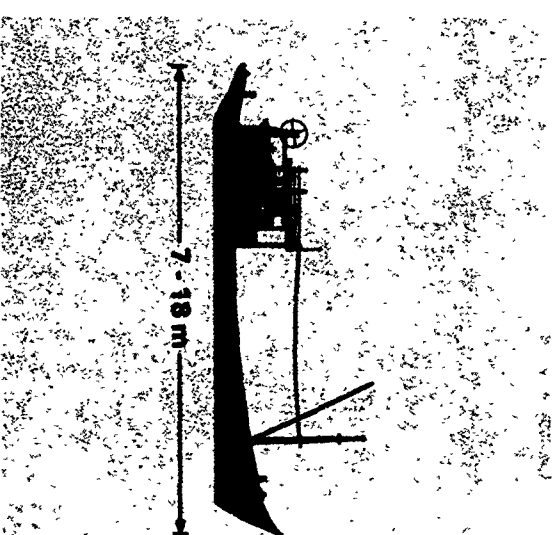
- | | |
|--------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| 2. Chante Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| 6. Samut Prakan | 17. Satun |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| 10. Phrae | 21. Phang-Nga |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |

C6-T1





C6-T1



C 6 - T 1			TYPE		FISHING/CARGO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION		
7 - 18 m	1.5-4.5 m	6 - 45	3 - 23	1 diesel engine		
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY		
0.5 - 2 m	Gulf and Andaman Sea		9 %	24 %		
RECOGNITION FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO		
High bow. Sweeping sheer to straight high-rise stem. High cabin aft				Varied		

General Information

C6 - T1 are fishing or cargo vessels which operate 3 to 5 miles offshore throughout the Gulf and along the Andaman Sea coast. Many have been converted from C8-T11 and C8-T12 sailing boats by motorization, minor hull modifications, and the addition of a cabin. The forward part of the cabin serves as a wheelhouse. It may also house the engine, serve as a crew compartment, and be used for stowage of gear.

C6 - T1 vessels nearly always carry registration papers.

Propulsion

Many makes of diesel engines are found on C6 - T1 vessels. They range from 1 to 6 cylinders and up to 150 hp.

ป ๖-๑๑				ใช้งาน		ประมง/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างทุก	ก้นเรือ	ก้นนค	การขับเคลื่อน			
๘.๑๘ ม.	๑.๕-๔.๕ ม.	๖-๔๕	๓-๒๓	ตุ้ชล ๑ เกวียง			
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้		พบเรือชนิดนี้			
๐.๕-๒ ม.	อ่าวไทยและทะเลอันดามัน	๕%		๒๔			
ลักษณะลำ		ชนิดลำหัวแหลมจับได้/สินค้า					
หัวเรือสูงและเอียงขึ้นไปบรรจบกับทวนหัวท่อนสูงชันมา						นานาชนิด	
และตรง เก้าท้ายสูง							

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป ๖-๑๑ ที่ใช้เป็นเรือประมงหรือเรือสินค้า จะออกปฏิบัติงานอยู่ตามบริเวณทางจากฝั่งออกไป ๓ ถึง ๕ ไมล์ตลอดทั่วอ่าวไทย และตามชายฝั่งทะเลอันดามัน มีเรือประเภทชนิดนี้อยู่เป็นจำนวนมากที่ผลิตแปลงมาจากเรือ ป ๘-๑๑ และ ป ๘-๑๒ ซึ่งใช้ใบ โดยติดเครื่องยนต์ขึ้นลำไป คัดแปลงตัวเรือเล็กน้อยและต่อเติมเก้าอี้พนักขึ้นอีกตอนหนึ่งทำเป็นห้องถือท้าย มีห้องเครื่องและห้องพักอาศัยของลูกเรือ และใช้เป็นที่พักเก็บเครื่องมือประมง

เรือ ป ๖-๑๑ มีใบทะเบียนเรือติดไปด้วยเกือบทุกลำ

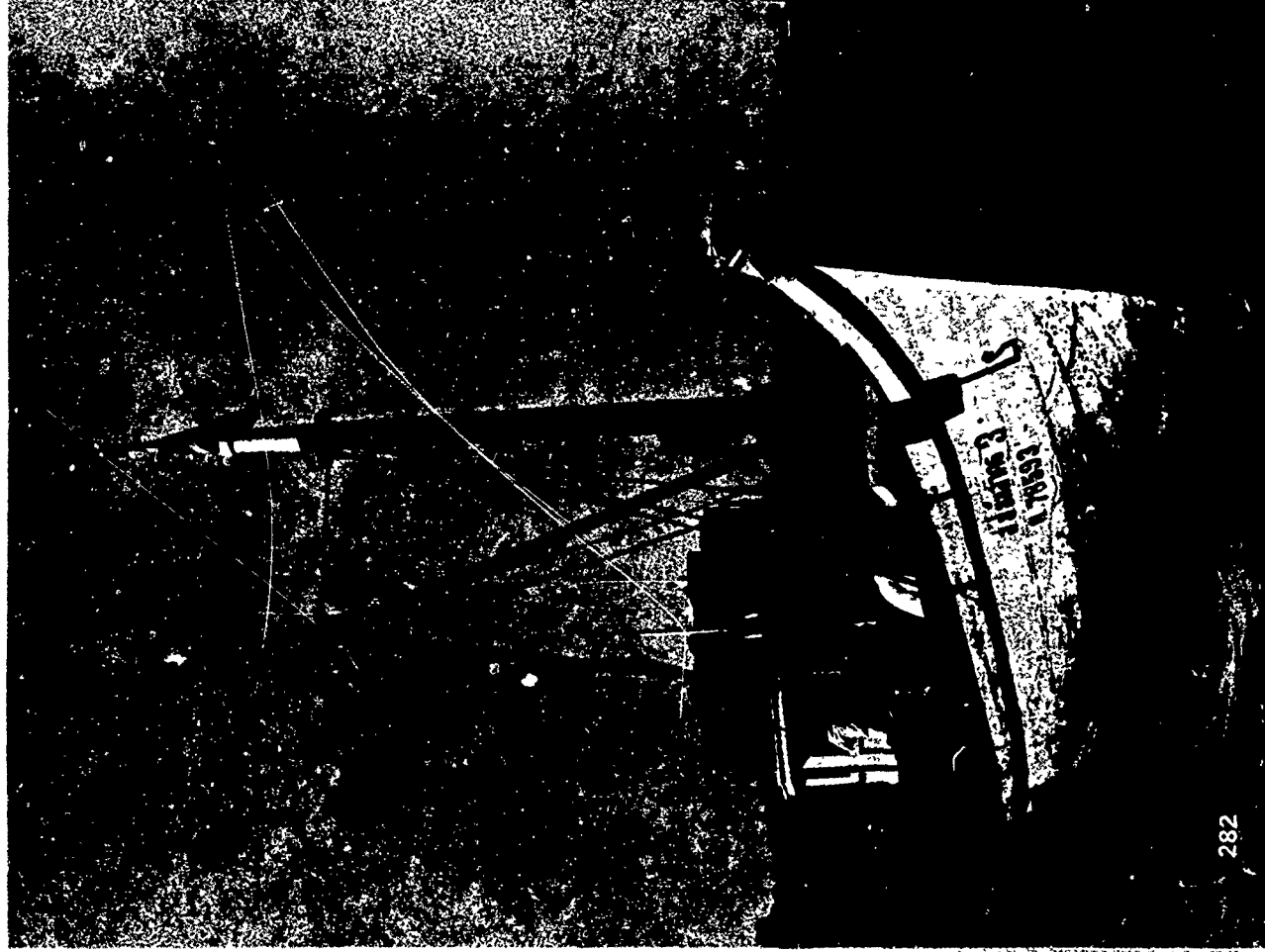
การขับเคลื่อน

เรือ ป ๖-๑๑ มีเครื่องยนต์หลายชนิดต่าง ๆ กัน ชนิดตั้งแต่ ๑ ถึง ๖ สูบ มีขนาด

C6-T1

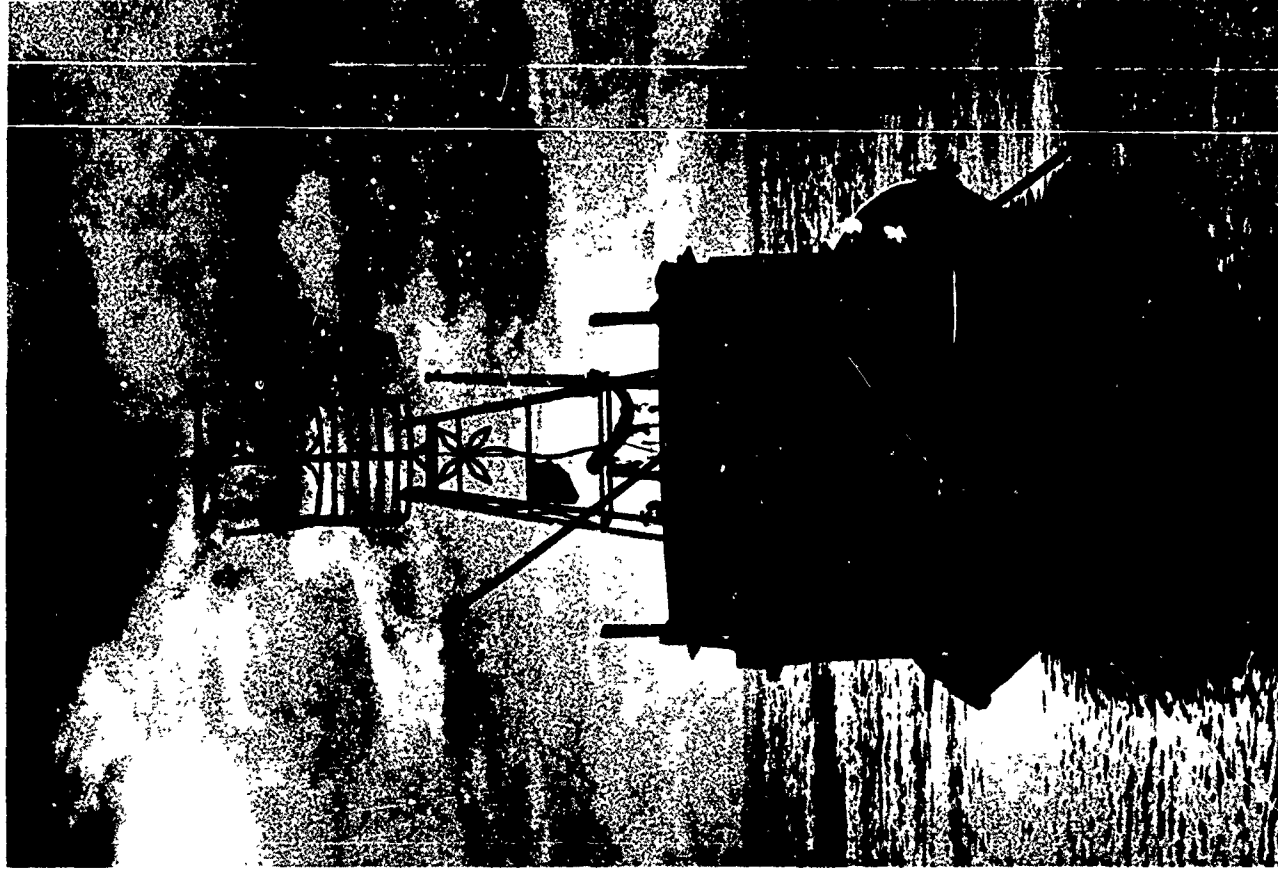
Trawl-Net Fisher With Boxes Atop Cabin for Offloading Catch

เรือประมงอวนลากมีลังวางอยู่บนหลังคาเพื่อใช้ขนถ่ายสัตว์ทะเลที่จับได้



Purse-Seine Fisher With Observer's Chair

เรือที่ใช้อวนล้อมจับมีเก้าอี้สำหรับได้ังคู่ปลา



Engines are usually started electrically or manually. Occasionally an air-pressure starter is carried. Fuel reserve is generally about 200 liters but may be as high as 1,200 liters.

Spare parts are usually limited to pistons and packing.

Operational Information

The majority of C6-T1 are trawlers. The rest carry cargo, patrol nets, or use other fishing techniques such as gill netting, purse seining, or lines or dip nets.

A general-purpose fishing boat, the C6-T1 works at all times of day in all seasons. More than half fish at night. The majority of the fishing trips last from 1 to 6 days, but some vessels are away from home port for two months—fishing their way along the coast, selling their catch, and taking on supplies at various villages.

C6-T1 Otterboard Trawler With Booms Spread Working in Upper Gulf

เรือ ปช - ๗๐ ที่ใช้อวนลากแบบแผ่นตะเข้ กำลังปฏิบัติงานอยู่บริเวณกัน
อำเภอไทย โดยลากอวนต่างออกห่างสองกิโลเมตร

ไม่เกิน ๑๕๐ แรงม้า

ตามปกติเริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้าหรือด้วยมือ มีบางลำใช้ลมที่อัดไว้ โดยทั่วไปใช้ความดันน้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ ๒๐๐ ลิตร แต่มีเรือบางลำใช้ถึง ๑,๒๐๐ ลิตรก็มี

ชิ้นส่วนอะไหล่ก็มีไม่มากนักแต่เพียงลูกสูบและปะเก็น

ข่าวสถานการณ์ปฏิบัติงาน

เรือ ปช - ๗๐ ใช้เป็นเรืออวนลากตั้งแต่เป็นส่วนใหญ่ ส่วนนอกนั้นใช้เป็นที่เดินเรือหรือเรือตรวจการฝั่งระยะยาวจนล้น หรือใช้ทำการประมงด้วยเครื่องมืออย่างอื่น เช่น อวน
ลึกลง อวนล้อมจับ เบ็ด หรือสวิง

เรือประเภทชนิดนี้ทำให้ทำการประมงอยู่โดยทั่วๆ ไปจะออกปฏิบัติงานทุกเวลาและ
ทุกฤดูกาล จำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่งออกจับปลาในเวลากลางคืน ส่วนใหญ่แล้วการออก
ปฏิบัติงานคราวหนึ่งๆ อาจใช้เวลาค้างแค่ ๑ ถึง ๖ วัน แต่ก็มีการล่าเหยื่อไปนานถึง
สองเดือน โดยจับปลาตามชายฝั่งทะเลเรื่อย ๆ ไป ส่วนปลาที่จับได้ก็ขายไป และหาซื้อ
สิ่งอุปกรณ์และเสบียงอาหารจากหมู่บ้านชายทะเลนั่นเอง

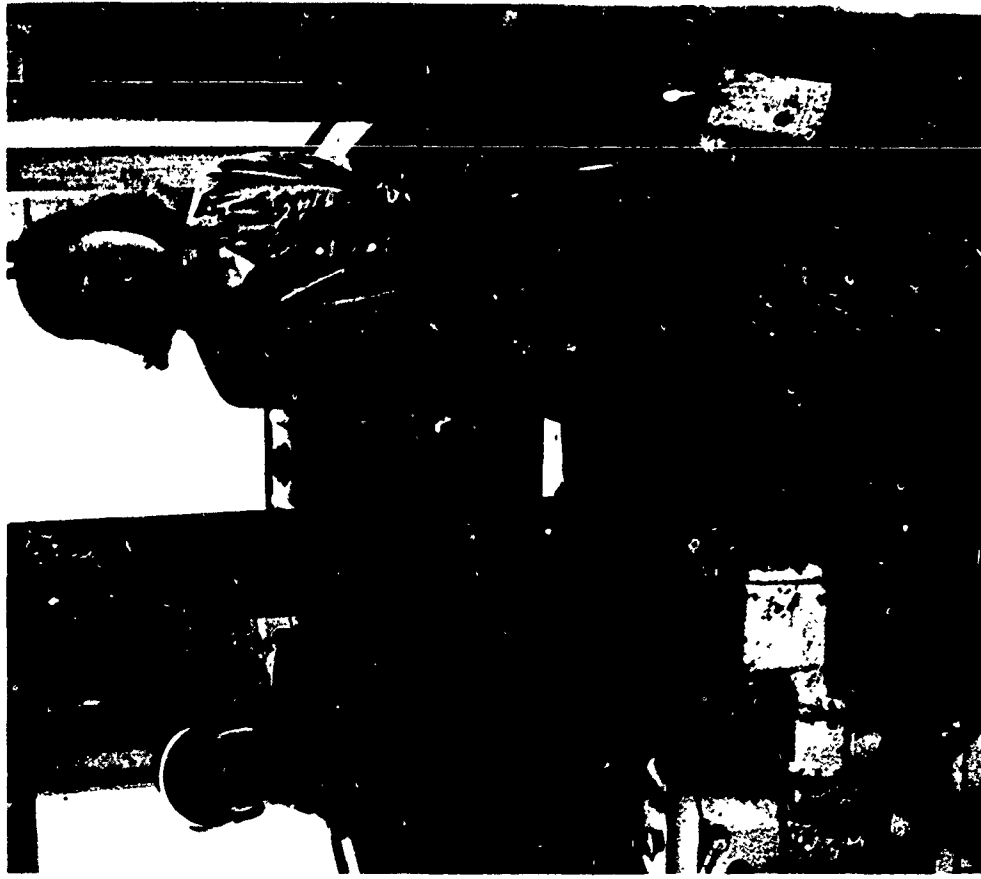
C6-T1

1. A Common Type of Ice Crusher Being Used to Load Ice on C6-T1
2. Offloading Catch in Baskets
3. 12-Hp, 1-Cylinder Diesel Mounted Near Wheel of a 7-M C6-T1 Fisher

๑. เครื่องบดน้ำแข็งแบบที่ใช้กันทั่วไป กำลังใช้คนนำแข็งบรรทุกมาในเรือ
ป ๖ - ช ๑

๒. การขนถ่ายสัตว์ทะเลที่จับได้ ขึ้นจากเรือโดยบรรจุลงแล้ว

๓. เครื่องยนต์ดีเซล ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๑๒ แรงม้า ติดตั้งไว้ใกล้หางเรือท้ายในเรือประมง ป ๖ - ช ๑ ทิวา ๘ ม.



The daily catch, generally preserved in ice, may run to 5,000 kg but is usually less than 500 kg.

Cargo C6-T1 carry mainly lumber and coconuts.

C6-T1 have a maximum speed of 7 kt.

Equipment:

Only about one-fourth of these vessels carry radio receivers, and none has a transmitter. About half the boats have compasses, but, except for an occasional chart, they carry no other navigation equipment.

Bilge pumps are about equally divided between manual and centrifugal types.

The only ground tackle is a single metal anchor on a nylon cable up to 200 m in length. Three running lights and a spotlight are standard equipment. Half the boats carry life jackets, and sometimes they also carry a small boat suitable for use as a lifeboat.

ลัดว่าทะเลจับได้ก็มักเก็บแช่น้ำแข็งไว้ ปริมาณที่จับได้แต่ละวันอาจได้ถึง ๕,๐๐๐ กก. แต่ความปกติมักได้น้อยกว่า ๕๐๐ กก.

สินค้าที่เรือ ป๒-๕๑ บรรทุกไปส่วนใหญ่ได้แก่ไม้ และมะพร้าว

เรือ ป๒-๕๑ มีความเร็วสูงสุด ๗ นอต

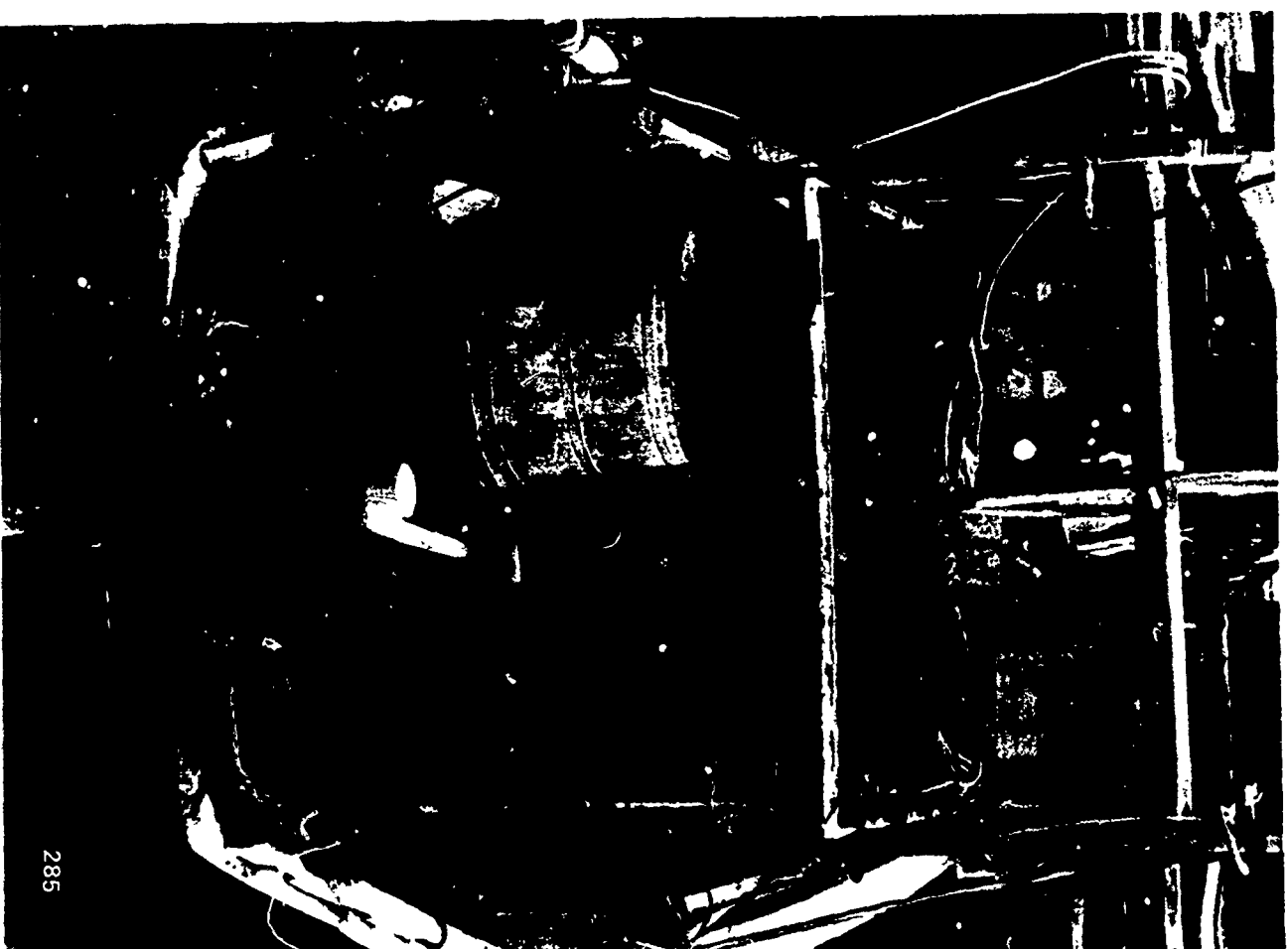
เครื่องมือประมง

จำนวนประมงคนหนึ่งคนหรือสองคนในลำเรือจะรับผิดชอบการจับสัตว์น้ำ ส่วนเครื่องส่งไม้และประมงเครื่องอื่น ๆ นั้นมีเพียงไม่กี่ชนิดและเป็นแบบเก่าแก่ที่คนในเรือ ส่วนเครื่องมือเดินเรือชนิดอื่น ๆ ไม่มีเลย

เครื่องสูบน้ำที่เรือทำใช้กันอยู่ในเรือประเภทชนิดนี้ มีทั้งชนิดสูบโยกและสูบหยอชิง เครื่องสูบน้ำทั้งสองชนิดนี้ใช้ปริมาณพอ ๆ กัน

สมอที่ใช้สมอโลหะตัวเดียว สายสมอใช้เชือกไนลอนยาวไม่เกิน ๒๐๐ ม. มีไฟเรือเดินดวงและโคมฉายระยะไกลอีก ๑ ดวงเป็นมาตรฐานทั่วไป และจำนวนเครื่องหนึ่งของเรือเหล่านี้ มีสองชุดและบางทีก็มีเรือเล็กไปด้วยเพื่อใช้เป็นเรือช่วยชีวิต

Nets and Water Keg Aft Cabin on C6-T1 Trawler
อวนและถังน้ำวางอยู่หลังคabin ในเรือ ป๒-๕๑ ที่เรือขนาดเล็ก



C6-T1

Crew

The crew ranges from 1 to 16 but most boats carry 5 or 6.

Military Potential

C6-T1 is a versatile vessel which could be useful in transporting many kinds of equipment, supplies, and personnel.

คนประจำเรือ

จำนวนคนประจำเรือมีจำนวนต่าง ๆ กันตั้งแต่ ๑ ถึง ๑๖ คน แต่ส่วนมากจะมี ๕ หรือ ๖ คน

ศักยภาพในการทหาร

เรือ ป.๖-๗๑ นี้เป็นเรือที่ใช้งานได้หลายอย่าง สามารถใช้ในการลำเลียงยุทโธปกรณ์ชนิดต่าง ๆ ตลอดจนสิ่งอุปกรณ์และคนได้เป็นอย่างดี

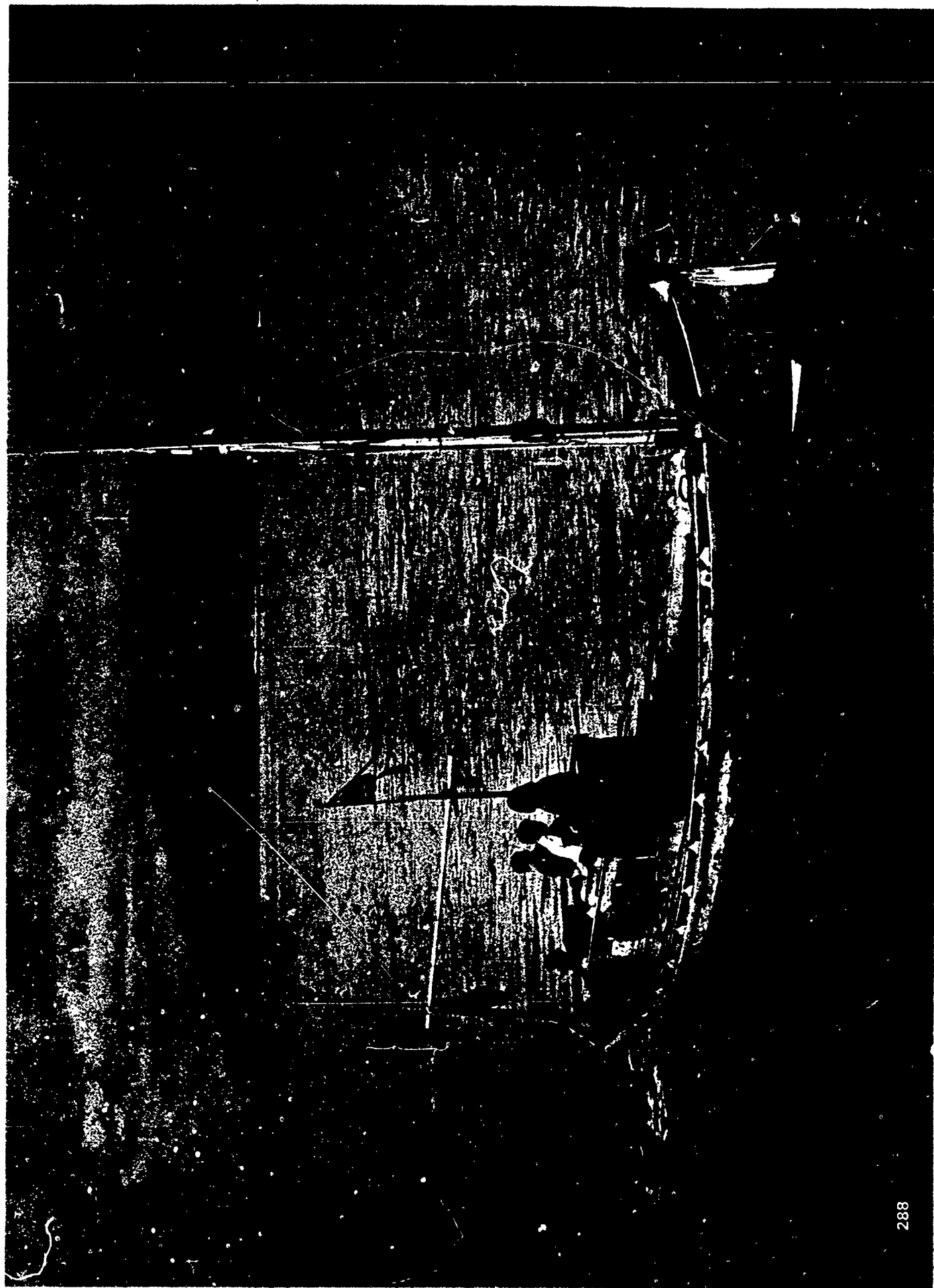


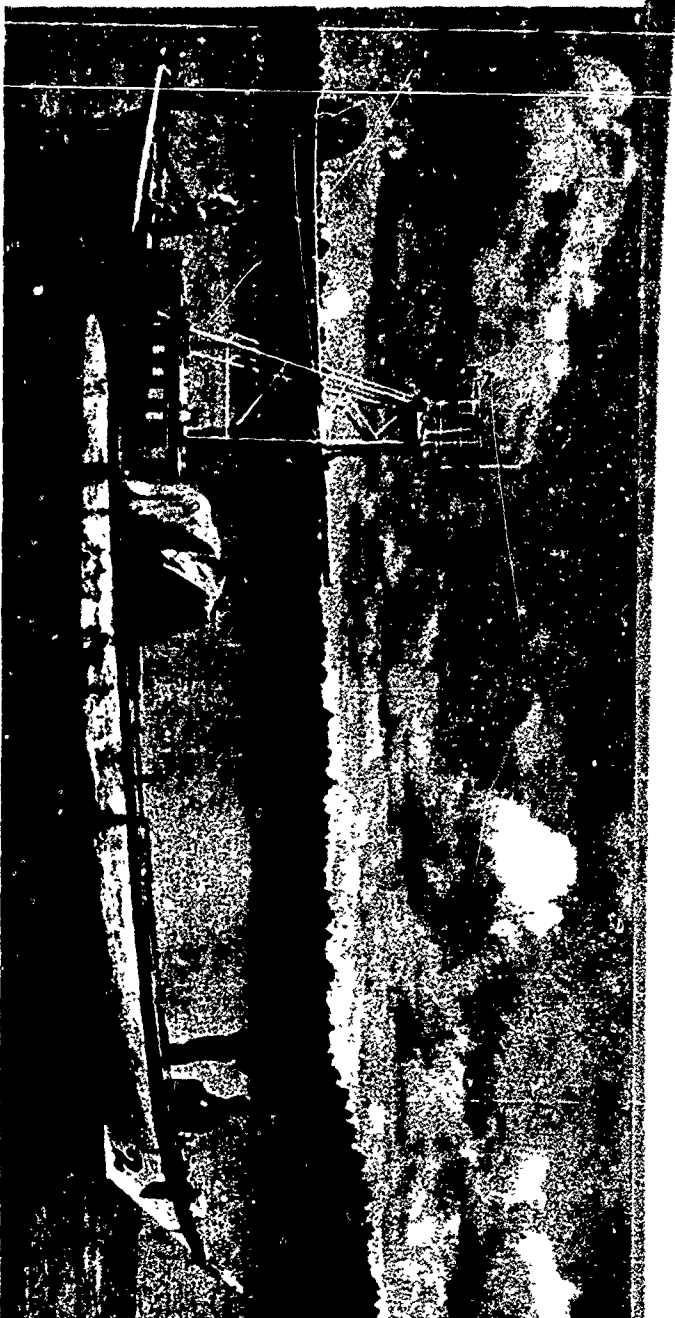
OBSERVED AREA OF OPERATION อำเภอปัตตานีตามพื้นที่



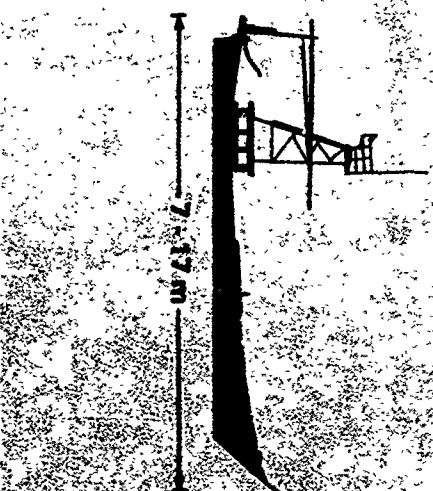
- | | |
|--------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | |
| สมุทรปราการ | |
| 7. Samut Sakhon | |
| สมุทรสาคร | |
| 8. Samut Songkhram | |
| สมุทรสงคราม | |
| 9. Phetchaburi | |
| เพชรบุรี | |
| 10. Phrae | |
| ประจวบคีรีขันธ์ | |
| 11. Chumphon | |
| ชุมพร | |

C6-T2





CG-TN



C6-T2				TYPE		FISHING/CARGO			
LOA	7 - 117 m	BEAM	1.5 - 4 m	GROSS TONS	1 - 17	NET TONS	up to 12	PROPULSION	1 diesel engine
DRAFT	0.5 - 2 m	OPERATING AREA		Gulf		CLASS FREQUENCY		9%	
RECOGNITION FEATURES				Type of CATCH / CARGO		Type of CATCH / CARGO		Varied	
High bow. Sweeping sheer to straight, high-rise stem. Low cabin aft									

General Information

While Co-T2 are found working close to shore throughout the Gulf, they are most common in the fishing grounds off the coast of Changwat Rayong. Some have been converted from Class 8 sailers by motorization and minor modifications to the hull. Nearly half the Co-T2 are purse seiners. The rest use many other kinds of fishing gear, such as gill nets, bamboo-stake traps, trawls, long lines, and mussel stakes. A few haul cargo.

The cabin located aft serves primarily as an engine room. On C6-T2 purse seiners the fish-observation towers are usually atop the cabin. Most of these are the standard wooden or steel towers with decorative wrought iron reinforcements, but some consist merely of a king post with a few crosspieces for the fish watcher to stand on. Frequently a canvas shelter is stretched for-

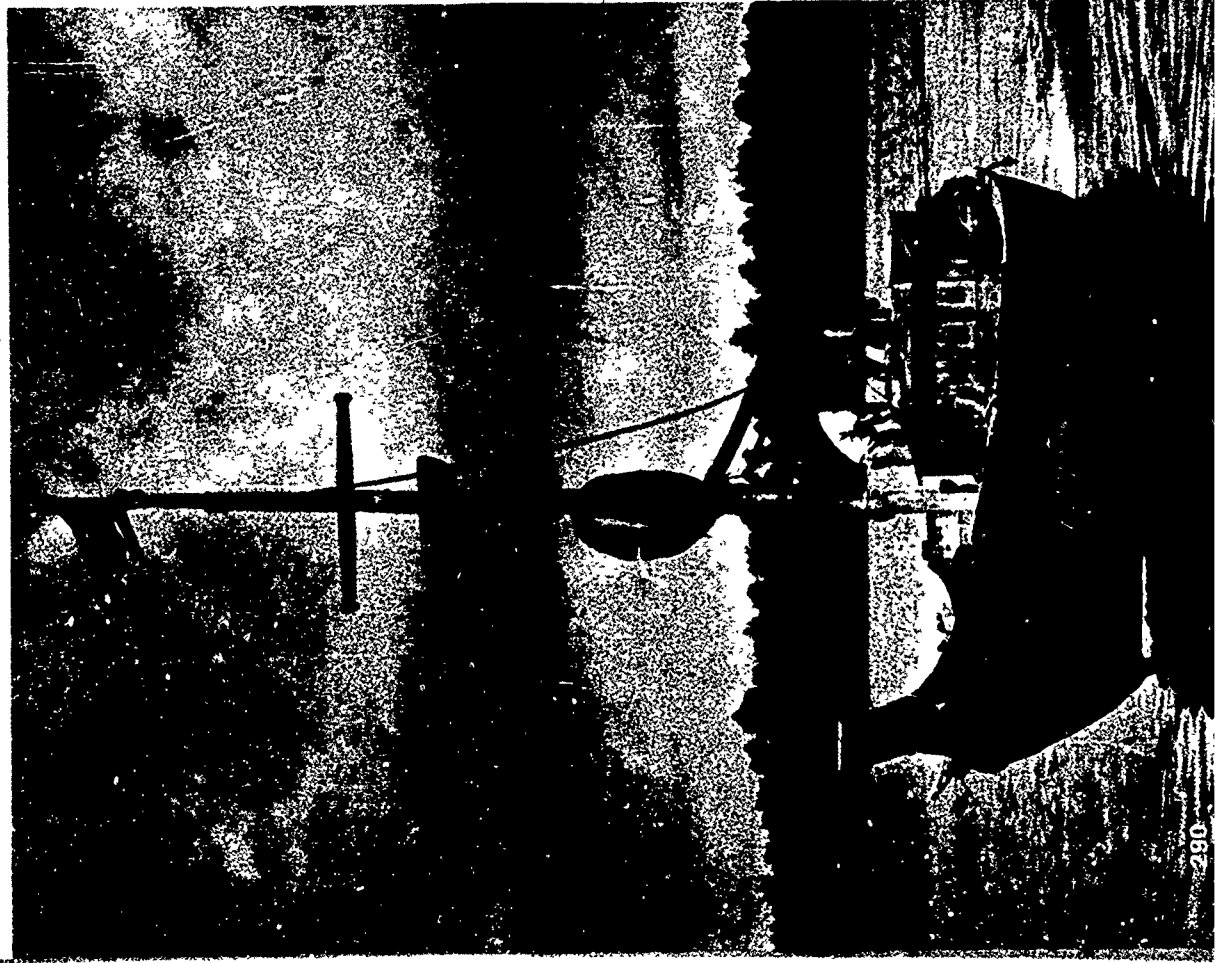
ปช-จุ๒		ใช้งาน		ประเมิน/สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ต้นแถว	ต้นเขต	การปรับเตลื่อน	ตุ้ชด • เกอูอง
๗-๑๗ ม.	๑.๕-๔ ม.	๑-๑๗	ไม่เกิน ๑๒		
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน		พบเรือประเภทนี้		พบเรือชนิดนี้
๐.๕-๒ ม.	อ่าวไทย		๕%		๒๗%
ลักษณะการำ		ห้เรือสูงและอะนชน้ำไปมรอมกับทาวนหัวที่ชนสูงชนมา		ชนตลัดหัวจะเตลื่บได้/สินค้า	
และตรง		กิ่งก่ายเตย		นาพรอนค	

พระสารทัง

นักพบเห็นเรือ ปง-ช๑๒ นั ฎบฏคิงหนออยู่ตามบริเวณชายฝั่งทั่วไปในอ่าวไทย และจะม่อยู่เป็นจำนวนมากในค๑บ๑ลที่ทำการประมงนอกฝั่งจึงหวังวิธีระของ บางล๑ได้ถูกด๑แปลงมาจากเรือใบประเภทที่ ๘ โดยนำม๑ค๑เล๑ของข๑นค๑และเปลี่ยนแปลงแก้ไขคว๑เรือเล็กน๑ย จ๑น๑นเก๑ยค๑รงห๑งข๑งเรือประเภทข๑นค๑ที่ทำการประมงคว๑ยอ๑นล๑มจับ ที่เล๑นหม๑นนี้ใช้ค๑รงม๑ยจับปลาข๑นค๑อื่น ๆ อาทิเช่น อ๑นค๑ด๑ ท๑โป้ะ อ๑นล๑ก เบ๑คว๑ว และท๑ห๑ล๑กจับห๑ย๑นล๑งก๑ ส่วนที่ใ้ช้เป็นเรือบรรทุกล๑นค๑น๑ม๑เพียงใ้เ๑ล๑น๑กเก๑ห๑อยู่ท้ายเรือใ้ทำเป็นห้องเก๑ว๑งโดยเฉพาะ เรือ ปง-ช๑๒ ที่ใ้ย๑ว๑นล๑มจับกับนี้ห๑ย๑นค๑ปล๑อยู่๑น๑นล๑งค๑ก๑ง ตามม๑ต๑ฐ๑นท๑ว๑ ใ้ไปแ๑ว ห๑ย๑นค๑ปล๑น๑ส่วนม๑กจะท๑คว๑ยไม่หรือห๑ล๑กใ้ แ๑วค๑กแ๑งคว๑ยเล๑กเพื่อใ้ส๑ยจ๑น๑นและแ๑งแรง เรือบางล๑กจะม่แ๑ง๑งหรือห๑ล๑กใ้

C6-T2

C6-T2 Purse Seiner. Fish Observer Stands on Crosspiece on King Post
เรืออวนล้อมจับ ป.๖-๗๒ มีคานขวางติดไว้บนเสาใหญ่ เพื่อเป็นที่ยืนดูปลาของได้ทั้ง



ward of or abaft the engine room. Most C6-T2 have 1 hatch. None is known to have watertight compartments.

About half of these craft carry registration papers, and most of them fly the Thai flag.

Propulsion

Many different makes of diesel engines are used on the C6-T2, ranging from 1 to 6 cylinders and from 5 to 80 hp. Most are started manually, but a few have electric or air-pressure starters. Although fuel reserves range up to 350 liters, two-thirds of these vessels carry 60 liters or less.

Small tools for making minor repairs and a few spare parts, such as injectors and springs, are found on the C6-T2.

กานขวางติดไว้บนเสาใหญ่ เพื่อเป็นที่ยืนดูปลาของได้ทั้ง ส่วนมากมักจึงเพดานเข้าไปสำหรับพักอาศัยไว้ที่ตอนหน้าหรือหลังห้องเครื่อง โดยมากเรือ ป.๖-๗๒ จะมีระวางบรรทุกหนึ่งระวางพร้อมด้วยฝาปิด และไม่มีเรือลำใดที่มีห้องคนก้นาเดซ

จำนวนประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้มีใบพัดเป็นเรือไปด้วย และส่วนมากจะชักธงไทย

การขับเคลื่อน

เครื่องยนต์ที่ใช้กับเรือ ป.๖-๗๒ นี้ มีหลายยี่ห้อด้วยกันและเป็นประเภทดีเซลชนิดตั้งแต่ ๑ ถึง ๖ สูบ ขนาด ๕ ถึง ๘๐ แรงม้า ส่วนมากเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ แต่ก็มีเพียงไม่กี่ลำที่เดินเครื่องด้วยไฟฟ้าหรือลมอัด แม้ว่าเรือเหล่านี้จะมีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงไม่ถึง ๓๕๐ ลิตรก็ตาม แต่เรือประมาณสองในสามสามารถไปได้เพียง ๖๐ กิโลเมตรน้อยกว่า

เรือ ป.๖-๗๒ นี้มีเครื่องมือเพื่อใช้ในการซ่อมทำเล็ก ๆ น้อย ๆ อยู่เพียงไม่กี่ชิ้น และมีส่วนอะไหล่ติดไปด้วยไม่มากนัก อาทิเช่น สับฟันน้ำมันเชื้อเพลิงและสปริง

Operational Information

When fishing C6-T2 normally leave home port in the evening and return in the morning, but they can be seen on the Gulf day or night since about one-fifth are day fishers. Provisions for 1 day are generally carried. Sometimes this is cooked food from home, but more often the food is prepared on a charcoal stove usually located on the forward deck. The maximum speed of the C6-T2 is about 7 kt.

The many varieties of fish caught include Spanish mackerel, rakegilled mackerel, round herring, bigeye, sixband trevally, porifish, flatfish, and sea shrimp. The catch ranges from less than 100 kg for the trawlers and pole fishers to 2,000 kg for most of the purse seiners. The catch is often preserved in ice, but sometimes salt is used. Cargo-carrying C6-T2 usually haul fish and lumber.

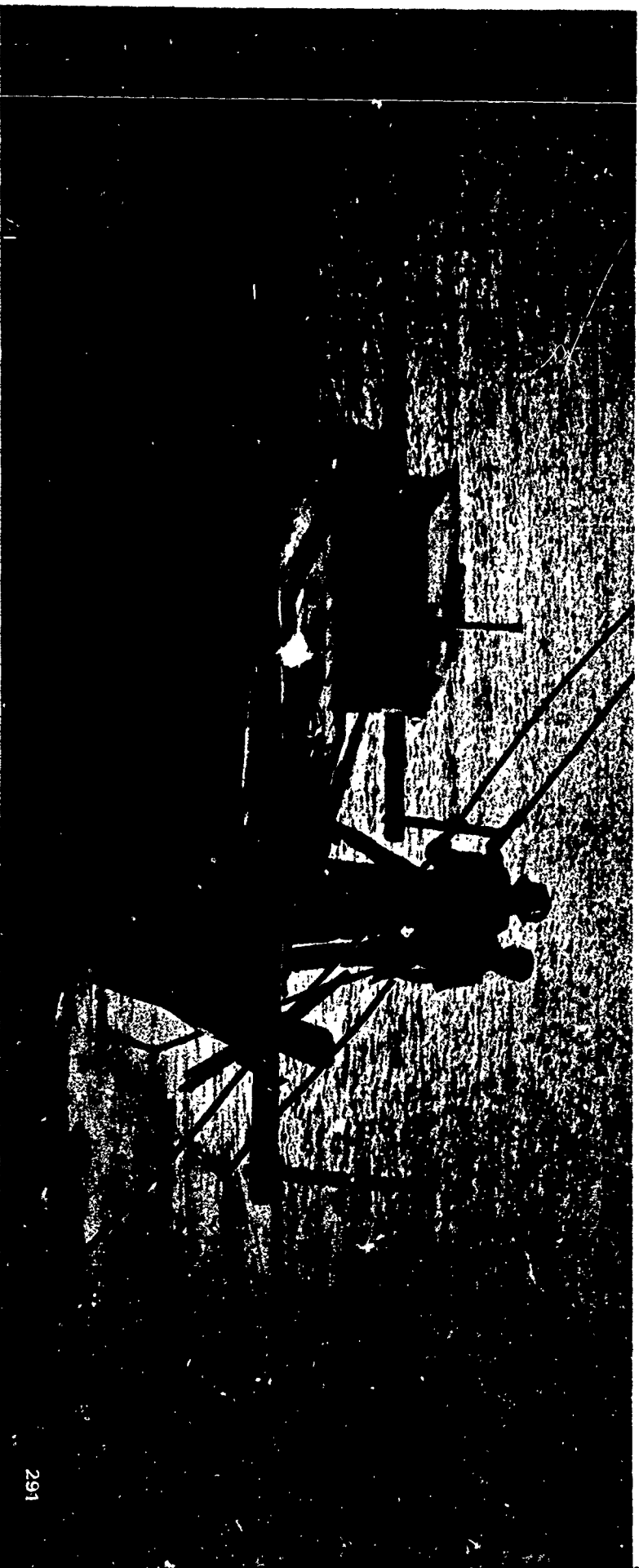
Athwartship Beams on C6-T2 Are Used to Support Cargoes of Timber and Lumber

การนำปลาขึ้นเรือ ป.๖-๗๒ นี้ใช้สำหรับบรรทุกไม้ก่อนและไม้กระดาน

ข่าวการปฏิบัติงาน

เรือ ป.๖-๗๒ ที่รับทำการประมง โดยปกติทั่วไปจะออกจากการจอดพักในคอนเทน และกลับคอนเรือ แต่ก็อาจพบเห็นเรือประมงเหล่านี้ในอ่าวไทยได้ทั้งกลางวันและกลางคืน เพราะเมื่อเรือออกทำการประมงในเวลากลางวันอยู่ประมาณหนึ่งชั่วโมง ก็จะออกหาอาหารนำเข้าไปเพียงวันเดียว บางทีก็เป็นอาหารที่ขังหาไปจากบ้านแล้ว แต่ส่วนมากมักจะประกอบอาหารกินบนเรือโดยใช้เวลา ๓ ชั่วโมง ผลผลิตที่หาได้เรือ ป.๖-๗๒ มีจำนวนเรืออยู่ประมาณ ๗ มอศ

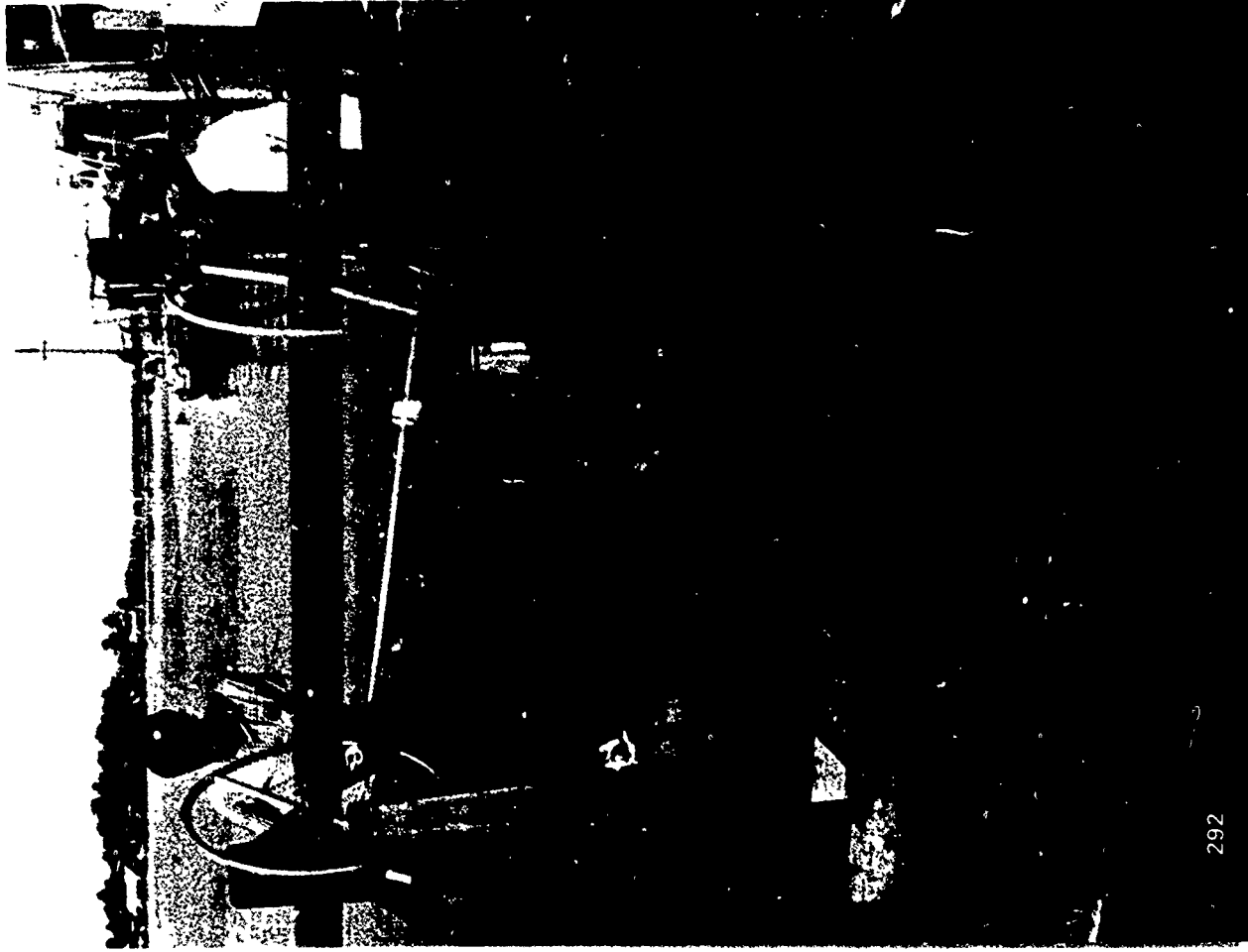
สัตว์ทะเลที่จับได้มีมากมายได้แก่ ปลาอินทรี ปลาลัง ปลาโม่ง ปลาออกแรกล้วน ปลาตาโต ปลาตีน ปลาเป็น ปลาเข็ม ปลาเข็ม และกุ้ง ปริมาณที่จับได้มีต่าง ๆ กันตั้งแต่เรือที่ใช้อวนลากและเบ็ดตกจะได้ขึ้นกว่า ๑๐๐ กก. ไปจนถึงเรือที่ใช้อวนถักจับซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมากจะได้ ๒,๐๐๐ กก. การเก็บรักษาสัตว์ทะเลที่จับได้มักใช้แช่น้ำแข็งและบางทีก็ใช้เกลือ เรือ ป.๖-๗๒ ที่รับบรรทุกสินค้ากับบรรทุกปลาและไม้ก่อน



C6-T2

Reel for Hauling in Nets Mounted Over Low Cabin on C6-T2 Trawler

เรืออวนลาก ป/๖-๗๒ มีร่นติดอยู่บนแท่งเตี้ยสำหรับใช้ดึงอวน



Equipment

Fish or cargo hauled by C6-T2 is offloaded by porters or crew members. A few purse seiners have hand-operated cranes for bringing in the nets. Occasionally a battery or a compressor for starting the engines is found.

Generally a hand-operated bilge pump is used, but centrifugal pumps are not uncommon. Three-fourths of these craft carry a metal anchor, and the rest have 1 or 2 wooden anchors. These are usually attached to a nylon cable up to 160 m in length.

The C6-T2 are usually equipped with 3 electric running lights and a handheld floodlight. However, some of the day fishers carry no lights, and a few have only a lantern.

About one-third of the C6-T2 carry transistor radio receivers, but none is equipped with a transmitter. Navigation equipment is limited to a single

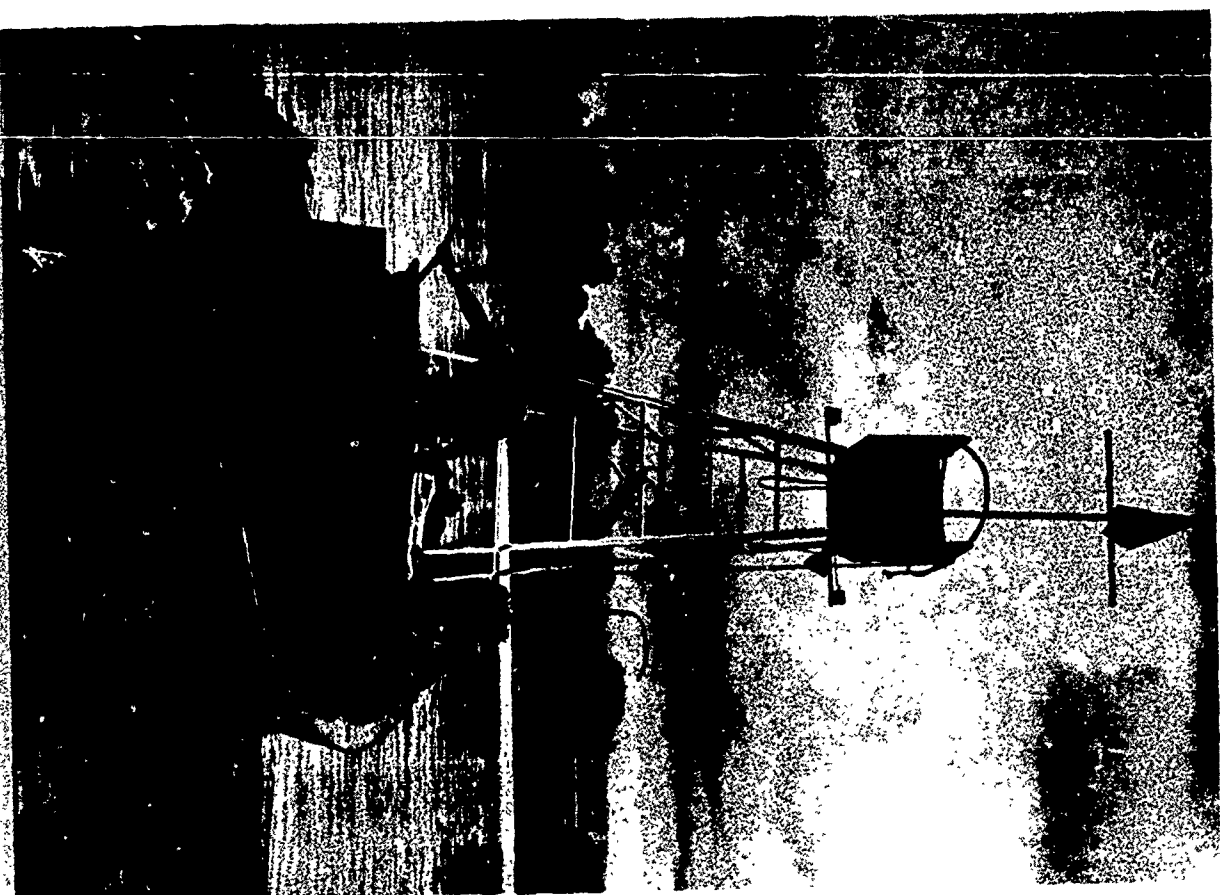
เครื่องอุปกรณ์

ปลาหรือสินค้าที่บรรทุกมาในเรือ ป/๖-๗๒ นั้นจะขนถ่ายขึ้นจากเรือโดยใช้คนงานหรือคนประจำเรือ มีเรือที่ใช้วอกล้อจับอวนไม่กล้าที่มีคันเบ็ดยกของแบบมือหมุนไว้สำหรับยกอวน เรือ ป/๖-๗๒ บางลำก็มีแบตเตอรี่หรือเครื่องอัดลมไว้ใช้สำหรับเริ่มเดินเครื่องด้วย

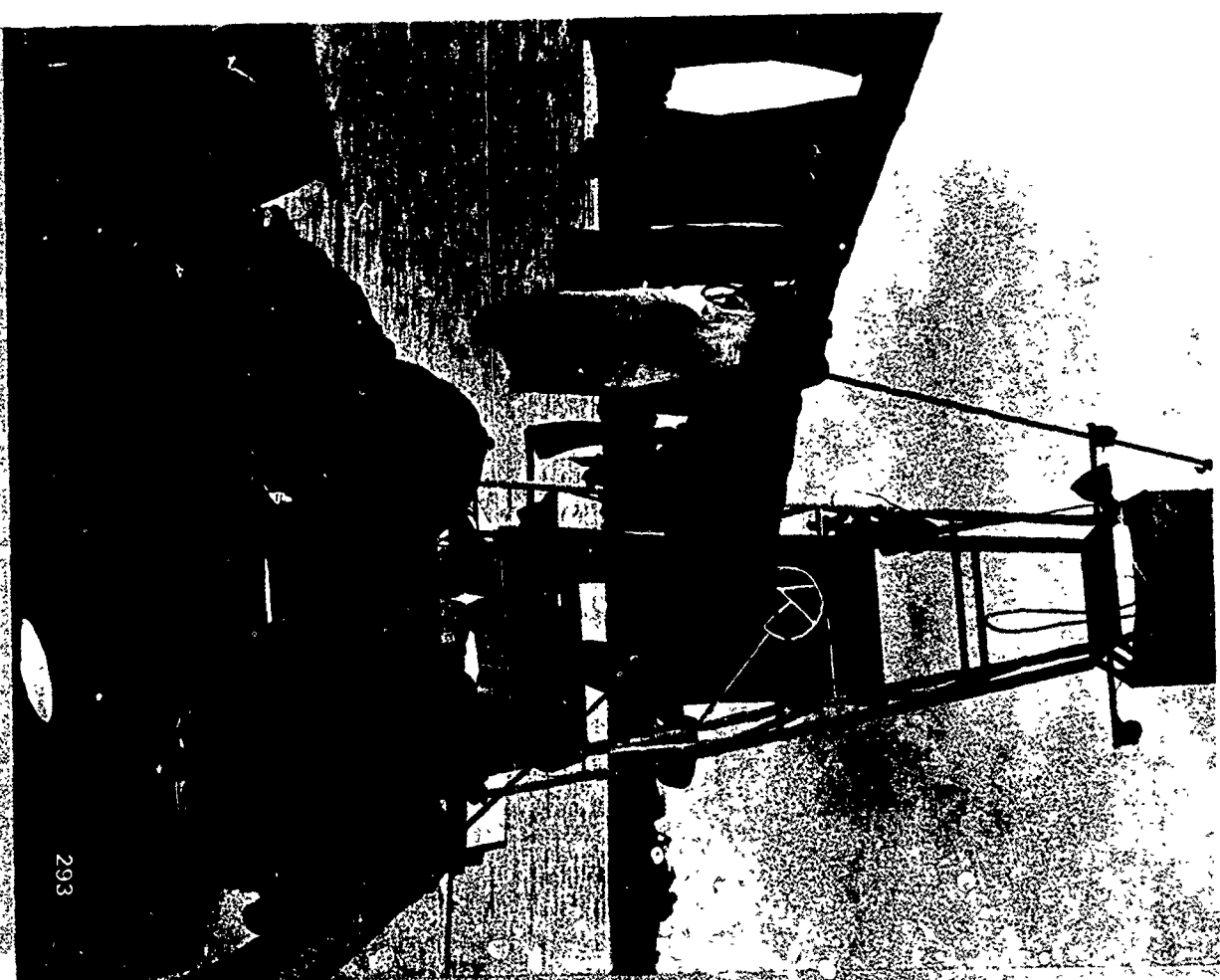
เรือโดยทั่วไปจะมีสูบลมสำหรับสูบลมห้องเรือ แต่ที่สูบลมของเรือจะไม่ใช้เชื้อเพลิงจำนวนสามในสี่ของเรือเหล่านี้ใช้สมอลิโธ ๑ ตัว ส่วนที่เหลือนอกนั้นใช้สมอลิโธ หรือ ๒ ตัว สายสมอลิโธอีกในลอนยาวไม่เกิน ๑๖๐ ม.

เรือ ป/๖-๗๒ มีไฟเรือเดินที่ใช้ไฟฟ้าสามดวงและโคมมาซนิคหัว ๑ ดวง แต่สำหรับเรือที่ทำการประมงในเวลากลางวันบางลำจะไม่ใช้ไฟเลย และจะมีโคมรวีเพื่องดวงเดียวอยู่ไม่กล้านัก

Stern View of Purse Seiner Showing Nets and Floats Stowed Forward of Cabin and Fish-Observer's Chair. Water Barrel on Stern
ภาพท้ายเรือที่โชว์วนล่อนจับ แสดงให้เห็นอวนและฟลอตวางไว้หน้าคางเรือสำหรับได้ถึงลูลา และถังน้ำท้ายเรือ



Food Being Prepared on Deck of Purse-Seine Fisher. Nets on Starboard Side Are Covered With Canvas
กำลังปรุงอาหารอยู่บนคางคางฟ้ายของเรือที่โชว์วนล่อนจับ อวนวางกองไว้ทางกราบขวา ลูลุลวนฟ้ายใน



C6-T2

compass which is found on most of the purse seiners.

No safety equipment is carried. A small boat sometimes carried on board could serve as a lifeboat.

Crew

The crew ranges from 1 to 17 depending on boat use.

Military Potential

The smaller C6-T2 are limited to travel within 10 miles from shore. Some of the larger C6-T2 are able to cross the Gulf and could haul moderate amounts of contraband.

จำนวนประมาทหนึ่งในสามของเรือ ป๖-ท๒ มีเครื่องวิทยุทราเรสเตอร์ไปด้วย แต่ไม่มีเครื่องส่ง เครื่องอุปกรณ์การเดินเรือมีจำกัดเพียงเพิ่มทิศทางเรือซึ่งจะพบอยู่ในเรือที่ลือลือจับเป็นจำนวนมาก

ในเรือไม่มีเครื่องช่วยชีวิตเลย บางลำบรรทุกเรือเล็กไปด้วยเพื่อใช้เป็นเรือช่วยชีวิต

คนประจำเรือ

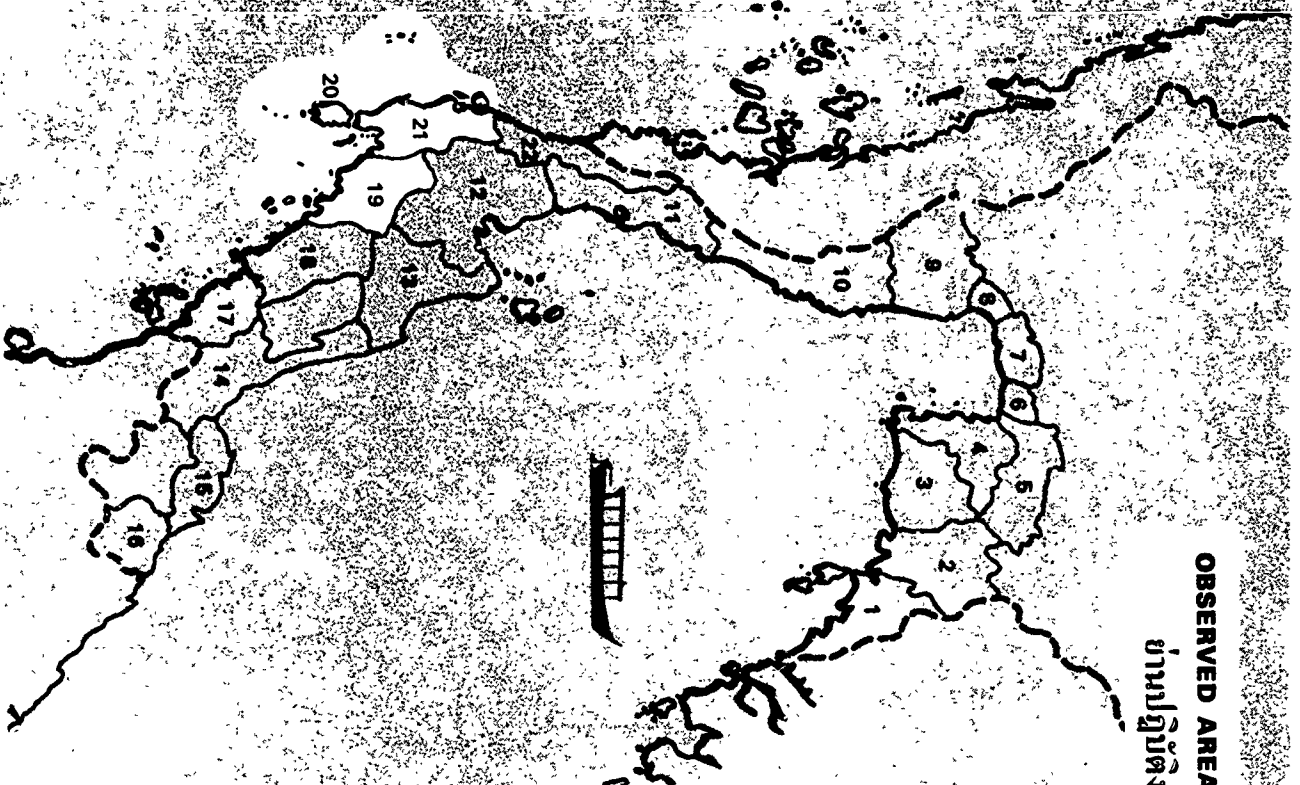
คนประจำเรือมีจำนวนตั้งแต่ ๑ ถึง ๑๗ คน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการใช้งานของเรือ

ศักยภาพทางการ

เรือ ป๖-ท๒ ขนาดเล็กสามารถออกไปห่างฝั่งได้ไม่เกิน ๑๐ ไมล์ ส่วนเรือ ป๖-ท๒ ขนาดใหญ่บางลำสามารถแล่นเข้ามาอ่าวได้ และใช้บรรทุกสิ่งของซึ่งห้ามได้พอประมาณ



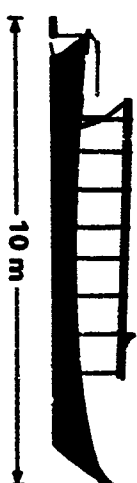
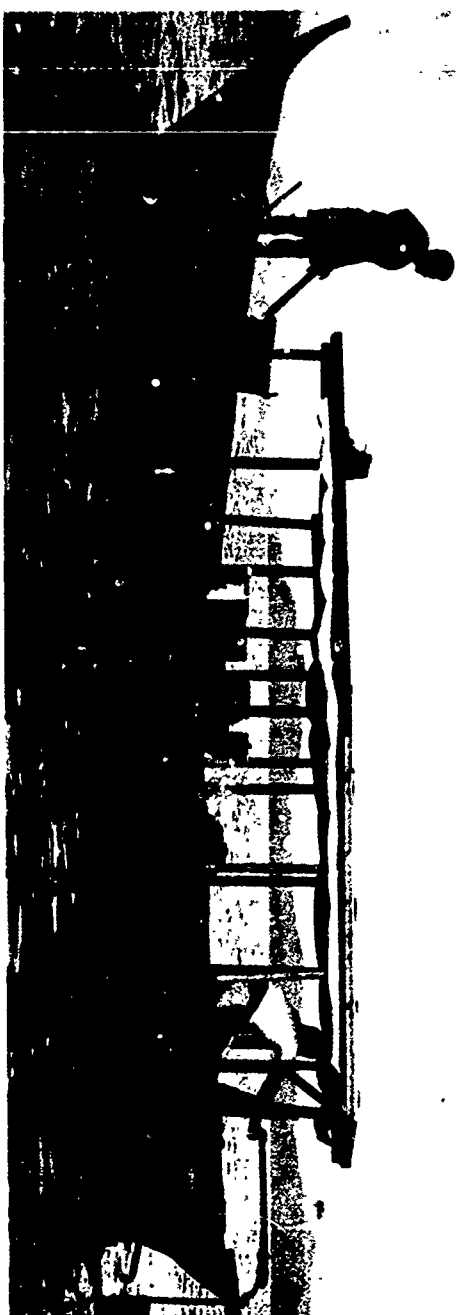
OBSERVED AREA OF OPERATION อำเภอภูมิจังหวัดภูเก็ต



- | | |
|--|--|
| 1. Trar
ครุฑ | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satun
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Sengkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phachuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C6-T6





C6-T6		TYPE			CARGO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION		
10 m	2.5 m	4	3	1 diesel engine		
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY		
0.9 m	Phuket Sea		9 %	1 %		
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO			
High bow. Sweeping sheer to straight, high-rise stem. Long cabin amidships			Sea shrimp			

General Information

The C6-T6 is a motorized cargo vessel which has been converted from a former sailer. From the port of Pungga the C6-T6 plies the Sea of Phuket picking up sea shrimp and miscellaneous small fish from fishing boats and island villages. It has a very pronounced upsweep to the high-rise stem. The cabin located amidships is open and runs more than half the length of the vessel. There is one hatch leading to the hold.

The vessels are registered.

Propulsion

A 2-cylinder, manually started, 10-hp diesel engine powers the C6-T6. No spare parts are carried.

๒๖-๒๖

ใช้งาน

สินค้า

ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินน้ำ	การขับเคลื่อน
๑๐ ม.	๒.๕ ม.	๕	๓๖๐๐ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๕ ม.	ทะเลภูเก็ต	๕%	๑%
ลักษณะจากลำ	ลักษณะจากลำ	ชนิดลำที่พบได้/สินค้า	ที่ทะเล
หัวเรือสูง และตอนขึ้นไม่ตรงกับหัวเรือสูงขึ้นและตรง	ท่ากลางลำยาว		

ข่าวสารทั่วไป

เรือประเภทชนิดนี้เป็นเรือสินค้าติดเครื่องที่ตัดแปลงมาจากเรือใบเก่า ๆ แต่ไม่ได้อยู่ในทะเลภูเก็ตเพื่อรับกุ้งและปลาเล็กนามาชนิดจากเรือประมง และจากหมู่บ้านที่อยู่บนเกาะ ทำอาหารที่อยู่ที่จังหวัดพังงา หัวเรือของลำนี้ไม่ตรงกับหัวเรือสูงขึ้นมา ไม่ได้อยู่กลางลำ เป็นลำยาวและมีความยาวเกินกว่าครึ่งหนึ่งของลำเรือ มีระวางบรรทุกหนึ่งระวาง ไม่ติดเครื่องยนต์

การขับเคลื่อน

เรือ ๒๖-๒๖ นี้ใช้เครื่องยนต์ชนิดชนิด ๒ สูบ ขนาด ๓๐ แรงม้า เริ่มติดเครื่องยนต์เมื่อ ไม่ขึ้นตัวจะไหลไปเร็ว

C6-T6

Operational Information

The C6-T6 cargo boat leaves Pungga shortly after the shrimp netters depart. Daily it picks up 200 to 300 kg of shrimp and miscellaneous catch from these boats and the island villages and delivers them to Phuket. Provisions are carried for the day and are cooked amidships over a charcoal stove.

The maximum speed of this boat is about 4 kt.

Equipment

The shrimp and fish are offloaded in 40-kg bamboo baskets by the crew or porters.

One hand-operated bilge pump is carried. The ground tackle is a 12-kg metal anchor attached to a 40-m cable. One lantern is carried, but there is no spotlight or safety equipment.

Crew

A two-man crew operates the C6-T6.

1. Stern View of C6-T6, Showing Tiller, Engine, Open Cabin, and Hand-Operated Bilge Pump on Starboard Side
2. Helmsman at Tiller, Viewed From Astern

๑. ภาพท้ายเรือ ป๖-๗๖ แสดงให้เห็นหางค้ำม เครื่องยนต์ กังเปิดข้างและสูบโยกสำหรับสูบน้ำของเรือทางกราบขวา
๒. ภาพท้ายเรือ จะเห็นคนถือท้ายกำลังค้ำค้ำท้ายเรือด้วยหางค้ำม



ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือสินค้า ป๖-๗๖ จะออกจากจังหวัดพังงาไปหลังจากที่เรือจับกุ้งออกไปแล้วไม่นานนัก เรือนี้จะรับกุ้งและสัตว์ทะเลนานาชนิดจากเรือจับกุ้ง และจากหมู่บ้านบนเกาะวันละไม่เกิน ๒๐๐ ถึง ๓๐๐ กก. แล้วนำไปส่งที่จังหวัดภูเก็ต นำเสบียงอาหารไปด้วยสำหรับวันทอดทะเล และพ่วงหากันที่บริเวณกลางลำเรือโดยใช้เตาถ่าน

เรือมีความเร็วสูงสุดประมาณ ๔ นอต

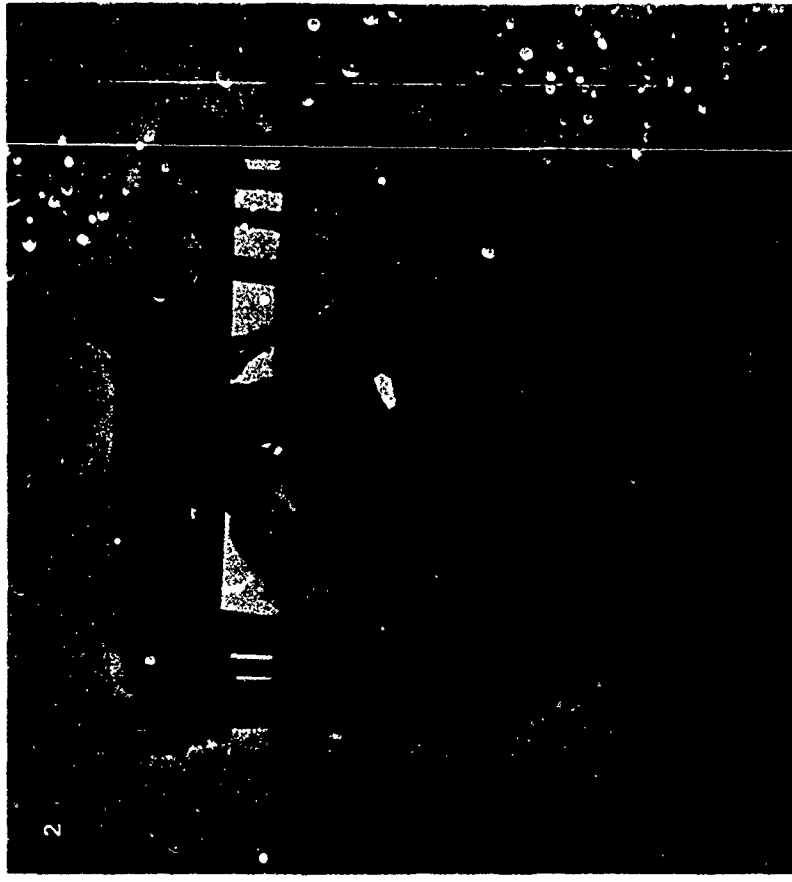
เครื่องอุปกรณ์

คนประจำเรือหรือคนงานจะขนถ่ายกุ้งและปลาขึ้นจากเรือ โดยบรรจุลงในหวีๆ ละ ๔๐ กก.

มีสูบโยกหนึ่งเครื่องเพื่อใช้สูบน้ำทิ้งเรือ มีสมอลโทะหนึ่งตัวหนัก ๑๒ กก. สายสมอลยาว ๔๐ ม. มีคอมวรีหนึ่งดวง ส่วนโคมฉายระยะไกลและเครื่องช่วยชีวิตไม่มีไปด้วย

คนประจำเรือ

เรือ ป๖-๗๖ ใช้คนประจำเรือ ๒ คน



CLASS 6 - TYPE 10

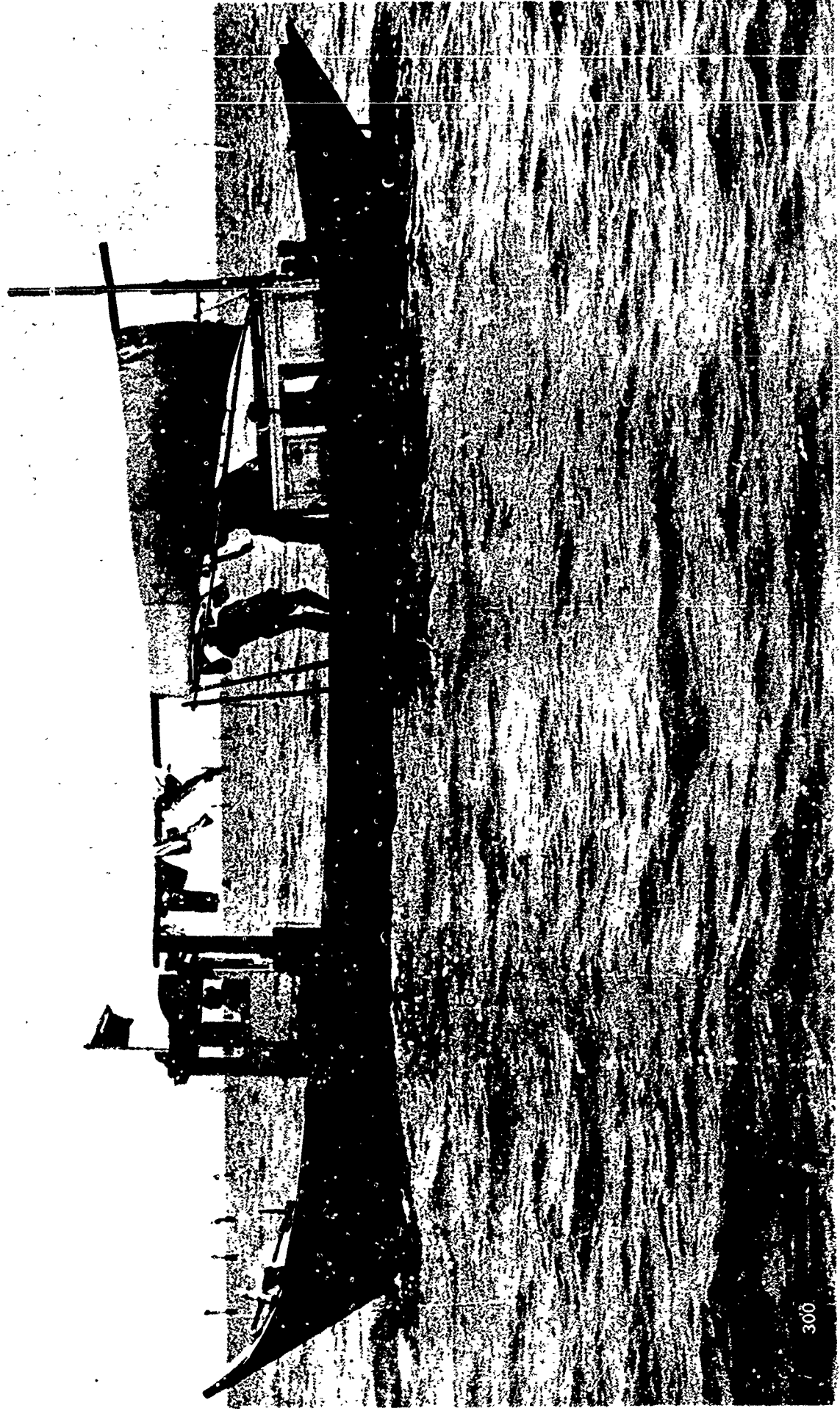
OBSERVED AREA OF OPERATION

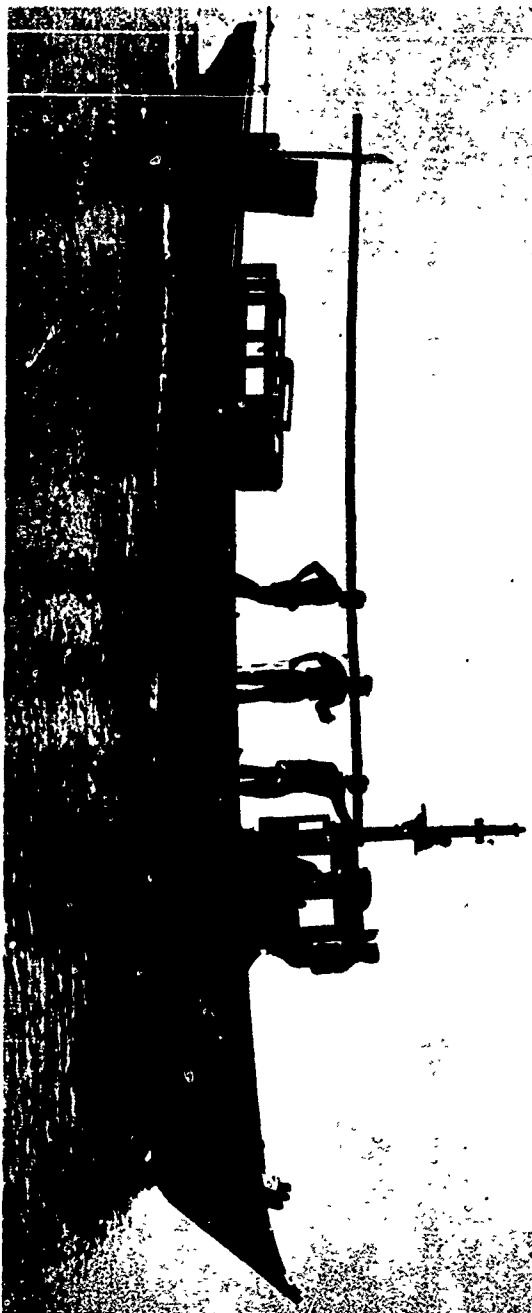
ย่านปฏิบัติงานพบเห็น



- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| 1. Yala | 12. Surat Thani |
| 2. Chanae | 13. Nakhon Si Thammarat |
| 3. Rayong | 14. Songkhro |
| 4. Chon Buri | 15. Patani |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| 6. Samut Prakan | 17. Suai |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| 10. Phraechuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |

C6-T10





C6-T10		TYPE		FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
12 - 14 m	3 - 4 m	9 - 17	5 - 11	1 diesel engine	
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY		TYPE FREQUENCY
0.5 - 1.5 m	Northwest Gulf		9%		8%
RECOGNITION FEATURES					TYPE OF CATCH / CARGO
High bow. Sweeping sheer to straight, high-rise stem. Cabins forward and aft					Varied

General Information

Most C6-T10 are fishing boats which operate 5 to 10 miles offshore in the Ban Lach-Samut Songkhram-Samut Sakhon area of the northwest upper Gulf. These vessels work as otterboard trawlers, beam trawlers, purse-seine and gill-net fishers, and as bamboo-stake trap and mussel boats. C6-T10 are also used as towboats.

The forward cabin houses the helm and engine controls. The after cabin serves as the engine room. A long bamboo pole often stretches fore-and-aft between the two cabins and is used to support a temporary canvas shelter which is removed during fishing.

The C6-T10 are usually well equipped for many types of fishing. These craft may have a mast, fish watcher's tower, or king post platform to seat the

ป ๖-๗ ๑๐		ใช้งาน				ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินทอด	กินนท	การขับเคลื่อน	ตัวเรือ	เครื่อง	
๑๒-๑๔ ม.	๓-๔ ม.	๕-๑๗	๕-๑๑				
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	ตัวเรือ	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้			
๐.๕-๑.๕ ม.	ตัวเรือบริเวณค้ำแต่หัวเรือ	พบเรือถึงสมุทรสาคร	๕%	๘%			
ตัวเรือจากหัว	หัวเรือสูงและมองเห็นไปรอบกับหัวเรือขึ้นสูงขึ้นมา				ชนิดที่ควรระวังภัย/สินค้า		
	และตรง มีก้นหัวเรือทึบ				นานชนิด		

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป ๖-๗๑๐ นี้ ส่วนมากเป็นเรือประมงปฏิบัติงานทางฝั่งออกไป ๕ ถึง ๑๐ ไมล์ บริเวณอำเภอบ้านแหลม (จังหวัดเพชรบุรี) จังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดสมุทรสาคร ซึ่งอยู่ทางภาคตะวันตกเฉียงเหนือของภาคใต้ไทย เรือเหล่านี้มีปลาค้าวอวนลากแบบ แต่กระนั้น อวนลากกานถ่าง อวนล้อมจับ อวนคิลา โปะ และเป็นเรือจับหอยแมลงภู่ นอกจากนั้นยังใช้เรือลากอวนอีกด้วย

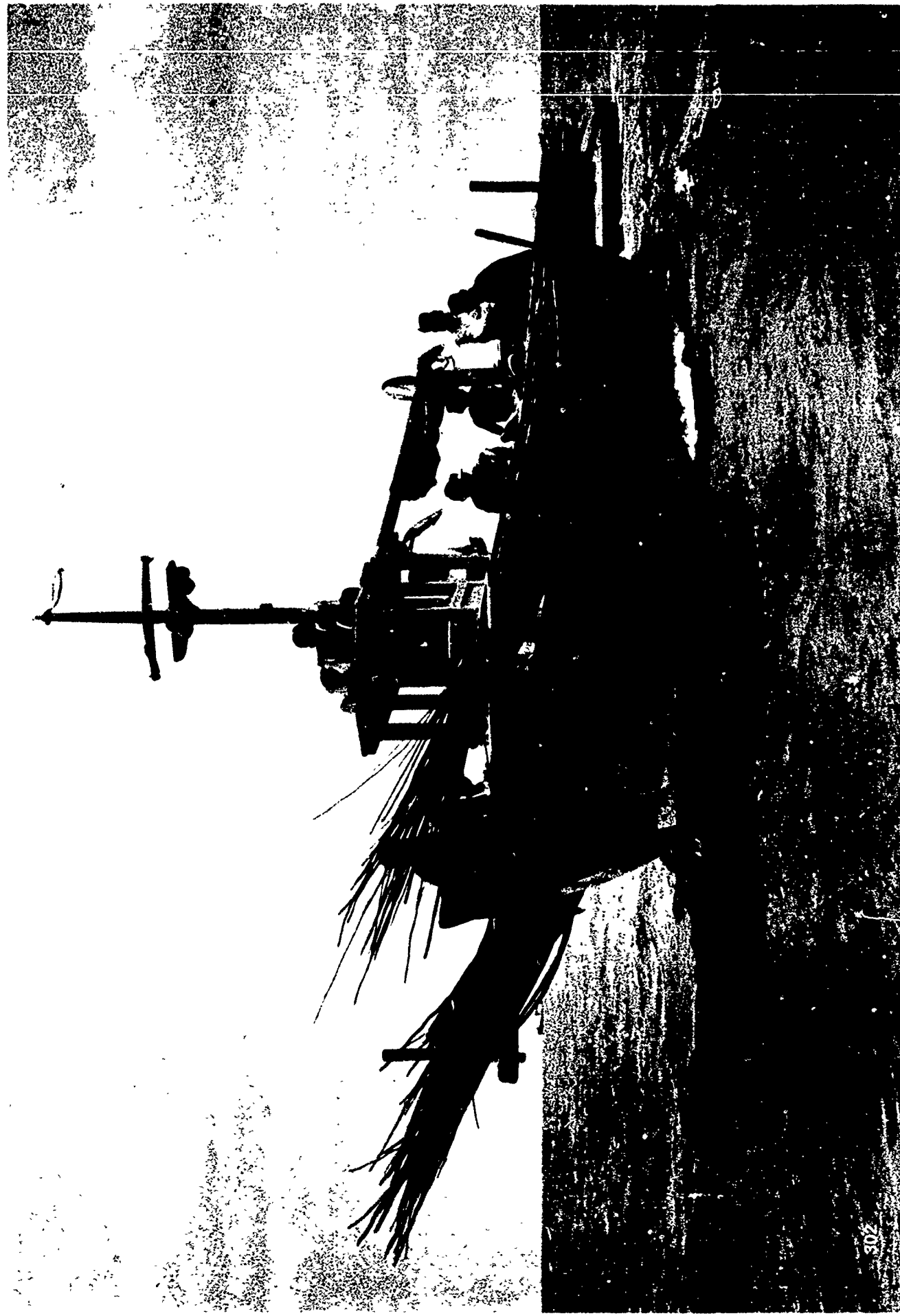
กึ่งหัวเรือเป็นห้องท้ายและสั้งจักร ส่วนกึ่งท้ายเรือเป็นห้องเครื่อง ระหว่างกึ่งทั้งสองนั้นจะมีกานไม้ไผ่ยาว ๆ ถัดหนึ่งพาดไว้ เพื่อใช้เป็นทางพาดานให้คนประจําเรือ พัดอ้ายข้าวและเรือออกเมื่อทำการจับปลา

เรือ ป ๖-๗๑๐ นี้ ตามปกติมีกิตติกรรมคุณการจับปลาหลาย ๆ ชนิดไว้เป็น

C6-T10

C6-T10 Bamboo-Stake Trap Fisher en Route to Repair Traps With
New Stakes Offshore Near Samut Songkhram

เรือใบะ ๑๖-๕๑๐ กำลังขนไม้ไปซ่อมโป๊ะที่อยู่นอกฝั่งใกล้สมุทรสงคราม



fish watcher. A winch atop the after cabin and a crane forward to haul in big nets are also carried. One hatch opens to the hold. There are no watertight compartments.

Almost all C6-T10 are registered. The number and name of the boat usually appear on the bow but sometimes are painted on the side of the cabin. The Thai flag is usually flown.

Propulsion

While the Gardner 5-cylinder, 75-hp diesel is most popular, C6-T10 are powered by engines ranging from 2 to 6 cylinders and up to 120 hp. Most of these vessels leave port with about 200 liters of fuel aboard but some carry up to 1,000 liters. The engines usually have electric starters.

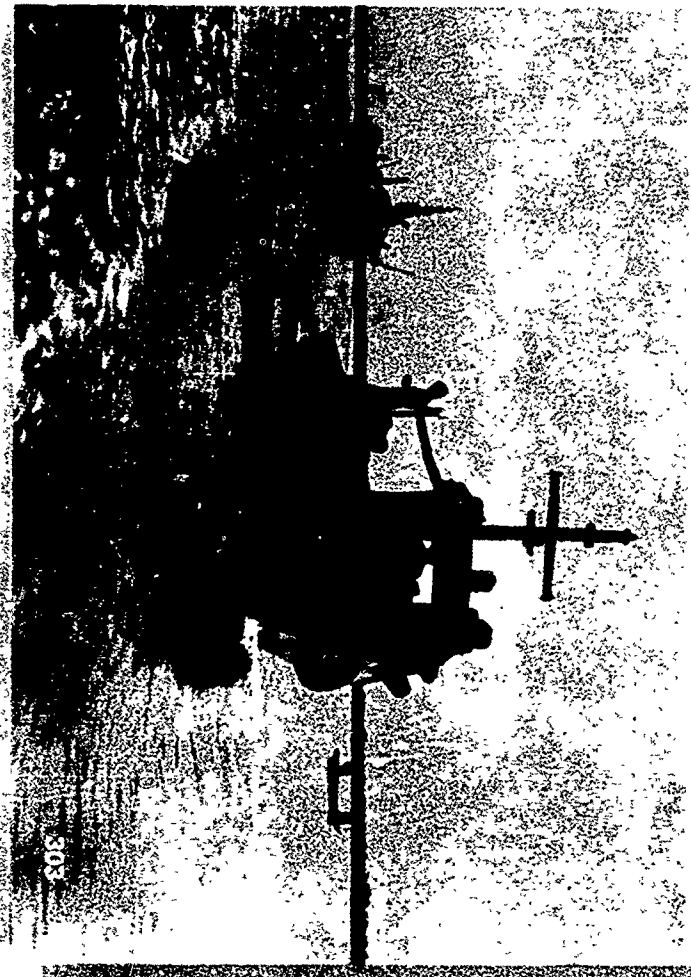
อย่างนี้ เรือเหล่านี้จะมีเสากระโดงหนึ่งเสา หอคูปลาดหรือแท่นสำหรับคูลาบนเสาใหญ่กว่าบริเวณหลังคาทั้งท้ายหัวทั้งวัน และกันเบ็ดท้ายเรือหางขึ้นเพื่อใช้ตั้งอวนขนาดใหญ่นั่นหรือ พร้อมทางระวางกับปลาหนึ่งระวางมีแปดพร้อม แต่จะไม่มีห้องที่ผนึกน้ำได้เลย

เรือ ป๖-๕๐๐ นี้ เกือบทุกลำได้ลงทะเลเรียบร้อยแล้ว ตามปกติมีหมายเลขทะเบียนและชื่อเรือแสดงไว้ที่หัวเรือ แต่บางทีก็เขียนไว้ข้างลำเรือ และชักธงชาติไทยด้วย

การขับกลื่อน

เรือ ป๖-๕๐๐ จะใช้เครื่องยนต์ชนิดนี้ตั้งแต่ ๒ ถึง ๖ สูบ และมีขนาดไม่เกิน ๑๒๐ แรงม้า แต่ที่นิยมใช้กันมากที่สุดเป็นเครื่องยนต์สี่สูบ อีซอคาร์เบเนอ์ ชนิด ๕ สูบ ขนาด ๘๕ แรงม้า เรือเหล่านี้ส่วนมากเมื่อออกจากท่าจะไม่น้ำมันเชื้อเพลิงติดไปประมาณ ๒๐๐ ลิตร แต่ก็บางลำที่ติดไปถึง ๑,๐๐๐ ลิตร และมักเริ่มเดินเครื่องยนต์ด้วยไฟฟ้า

1. C6-T10 Trawl Fisher With Booms Spread
2. C6-T10 Towing Bamboo-Stake Trap Fishers out to Work Traps
๑. เรือ ป๖-๕๐๐ ที่ใช้อวนลากมีลักษณะ
๒. เรือ ป๖-๕๐๐ กำลังลากอวนเรือออกไปทำงานที่ทะเล



C6-T10



Operational Information

C6-T10 make daily or nightly round trips from home port to fishing grounds. Occasionally they may stay out for up to 5 days. These boats work in all seasons. Less than half the boats carry cooking equipment, since the crew usually brings food from home. The daily fish catch is extremely varied and may weigh from 500 to 2,000 kg. This includes bonito, chub mackerel, hairtail, ponyfish, ray, red snapper, sea shrimp, Spanish mackerel, swimming crab, tongue sole, rakegilled mackerel, and mussel.

The maximum speed of most boats of this type is 6 kt. A few of these craft are capable of 9 kt.

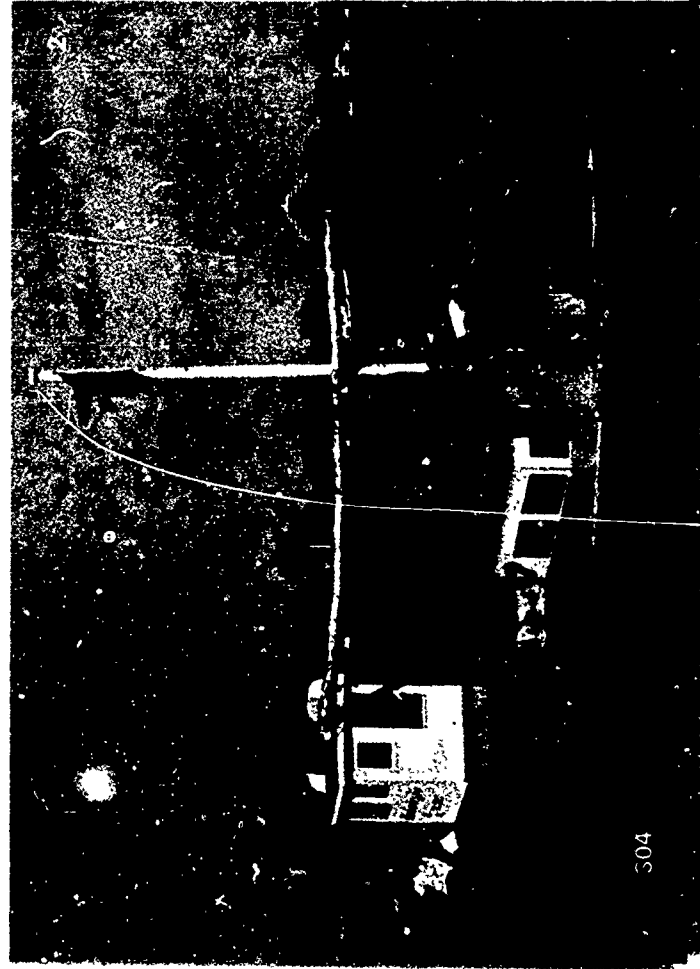
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๖-๗๐๐ จะออกเดินทางจากท่าจอดพักไปยังตำบลที่จับปลาเป็นประจำทุกวันหรือทุกคืน และมีบางลำที่อาจจะตั้งอยู่ในทะเลนานไม่เกิน ๕ วัน เรือเหล่านี้ปฏิบัติงานทุกฤดูกาล เรือจำนวนน้อยกว่าครึ่งหนึ่งที่มีเครื่องมืออุปกรณ์ติดไปด้วย แต่ตามปกติจะนำอาหารไปจากบ้าน ปริมาณปลาที่จับได้แต่ละวันมักแตกต่างกันมาก มีตั้งแต่ ๕๐๐ ถึง ๒,๐๐๐ กก. ซึ่งจะเป็นปลาโอ ปลาทุ ปลาคายเงิน ปลาเป็น ปลากะพงบน ปลากะพงแดง กุ้ง ปลาอินทรี ปูม้า ปลาลิ้นหมา ปลาลัง ปลาโม่ง และหอยแมลงภู่

เรือเหล่านี้โดยมากมีความเร็วสูงสุด ๖ นอต และมีอยู่ไม่กี่ลำที่สามารถทำความเร็วได้ถึง ๘ นอต

1. C6-T10 Fisher Showing Propeller Guards on Stern
2. Covered Barrels on C6-T10 Fisher Contain Gasoline and Water. Rake on Port Side Is Used in Sorting the Catch

๑. เรือประมง ป๖-๗๐๐ แสดงให้เห็นโครงกันใบจักรที่ท้ายเรือ
๒. เรือประมง ป๖-๗๐๐ มีถังน้ำมัน ถังน้ำ และทางกราบซ้ายที่คราดสำหรับใช้เกลี่ยเลือกปลา



Equipment

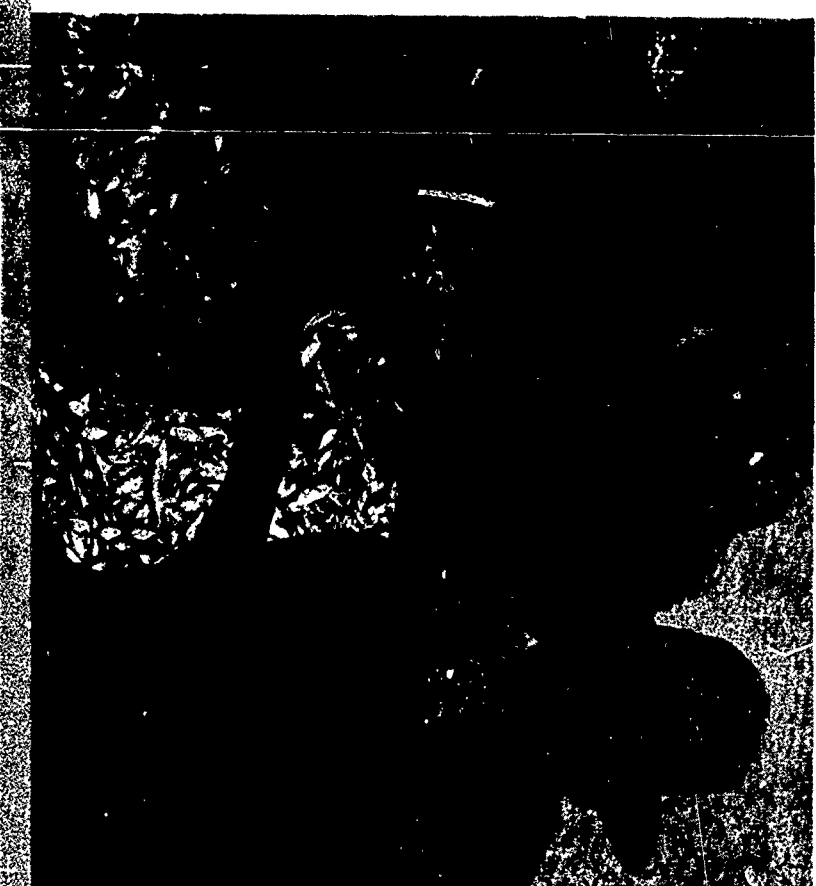
Some C6-T10 have hand-operated cranes. Porters or crew members usually offload the catch in baskets and wooden boxes.

Most of these boats are equipped with 2 bilge pumps, 1 centrifugal and 1 manual, and a single steel anchor with 100 m of cable.

Three electric running lights are standard equipment. Over half carry compasses. Only a few have safety gear such as life jackets. C6-T10 vessels are not equipped with radio transmitters, but a few have receivers.

Crew Sorting Catch into Offloading Baskets

กบประมาณกำลังเลือกปลาใส่ถาดเพื่อขนถ่ายขึ้นจากเรือ



เครื่องอุปกรณ์

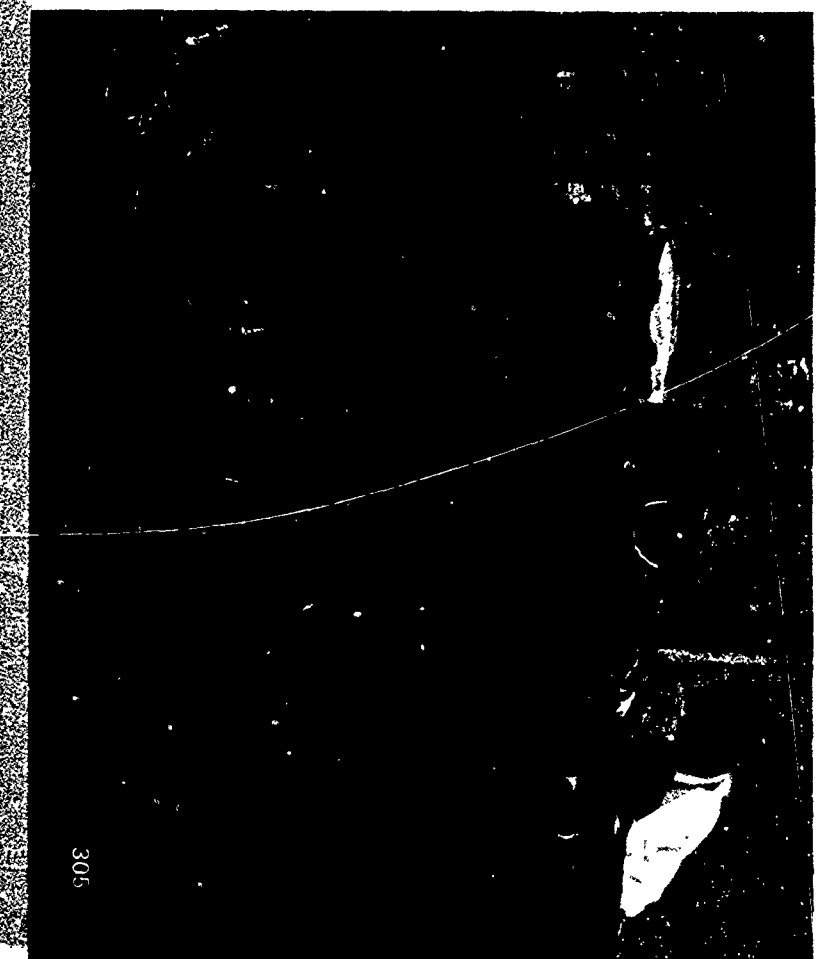
เรือ ป๖-๗๐ บางลำจะมีบันจันต้นแบบใช้มือหมุน โดยทั่วๆ ไปจะใช้คนงานหรือคนประจำเรือทำการขนถ่ายสัตว์ทะเลที่จับได้ขึ้นจากเรือโดยบรรจุใส่ถาดหรือถังไม้

เรือเหล่านี้ส่วนมากมีเครื่องสูบน้ำห้องเรือ ๒ เครื่องคือ สูบน้ำหยด ๑ เครื่องและสูบน้ำอีก ๑ เครื่อง ใช้สมอเหล็กตัวเดียว สายสมอยาว ๑๐๐ ม.

เครื่องอุปกรณ์มาตรฐานที่มีคือ ไฟเรือเดินตามดวงใช้ไฟฟ้า เรือเหล่านี้มีจำนวนกว่าครึ่งมีเข็มทิศ และมีเพียงไม่กี่ลำที่มีเครื่องช่วยชีวิตเช่นเสื้อชูชีพ เรือ ป๖-๗๐ นี้ไม่มีเครื่องส่งวิทยุเลย แต่ก็มีน้อยลำที่มีเครื่องรับวิทยุไปด้วย

Boxes and Baskets Used for Offloading Catch. Note Otterboard Stowed Aft

ลังและถาดที่ใช้ขนถ่ายปลา จะสังเกตเห็นแผ่นตะเข็บเก็บอยู่ท้ายเรือ



C6-T10

Crew

Crew size ranges from 4 to 12, but there are usually 6 or 7.

Military Potential

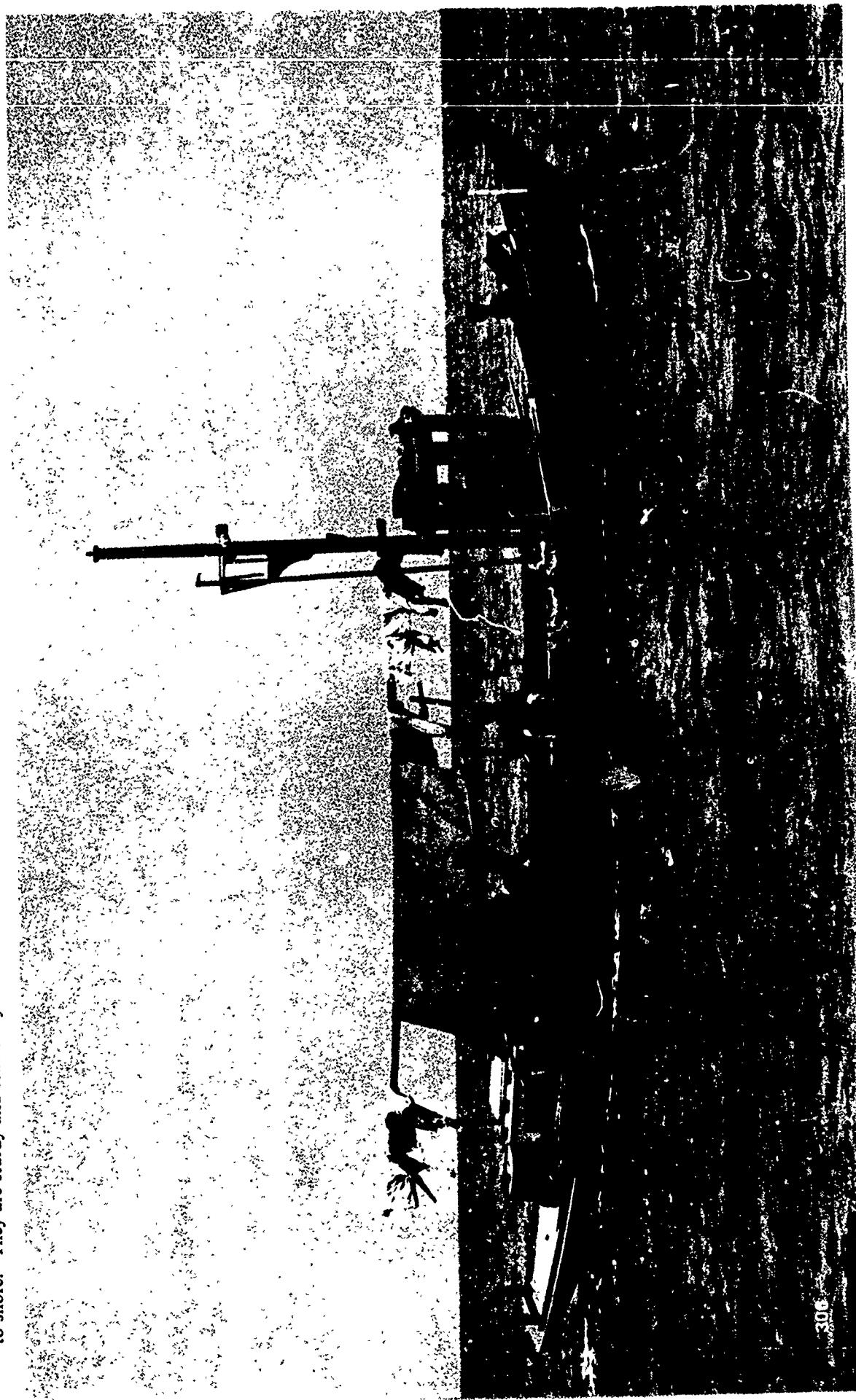
C6-T10 could be used to shuttle cargo and troops from larger vessels to shore. They are sturdy and seaworthy.

คนประจำเรือ

จำนวนคนประจำเรือมีตั้งแต่ ๔ ถึง ๑๒ คน แต่ตามปกติจะมี ๖ หรือ ๗ คน

ศักยภาพทางทหาร

เรือ ป๖-๗๑๐ นี้สามารถใช้ลำเลียงสิ่งของและทหารจากเรือใหญ่ไปขึ้นบกได้
ด้วยความแข็งแรงทนทานและสามารถใช้ออกทะเลได้



OBSERVED AREA OF OPERATION
 อำเภอภูพานตอนบน

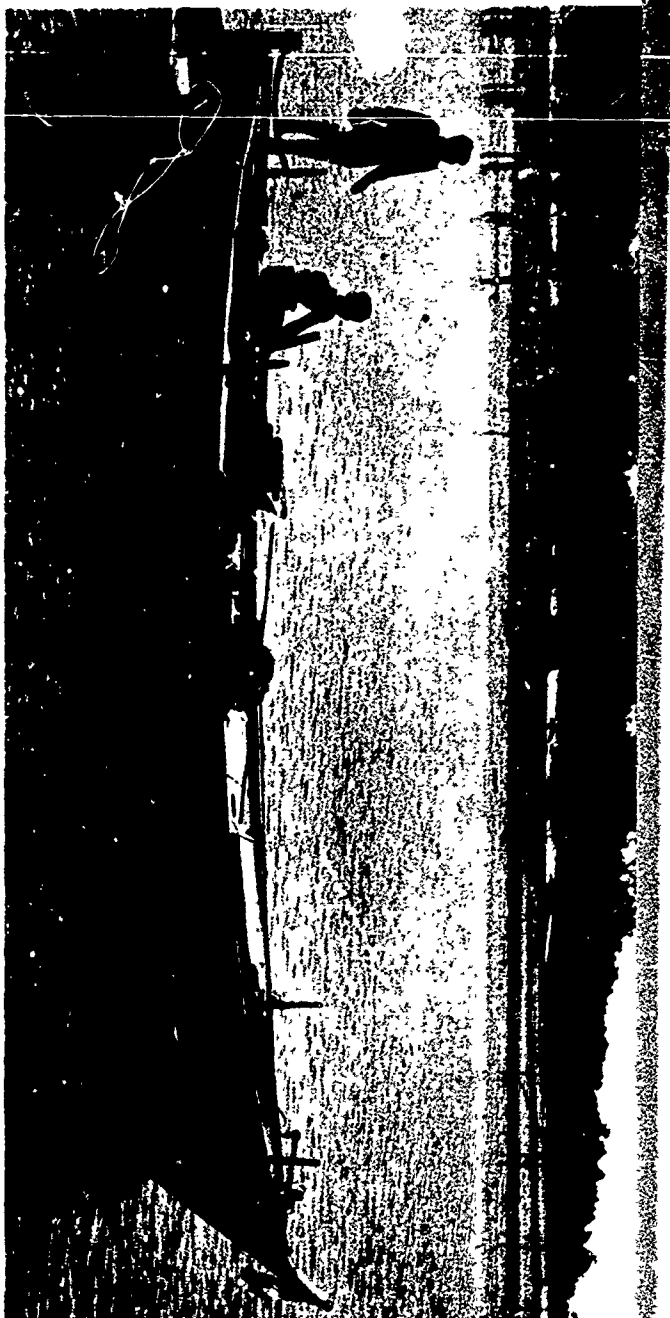


- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | |
| สมุทรปราการ | |
| 7. Samut Sakhon | |
| สมุทรสาคร | |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C6-T14



C6-T14



C6-T14			TYPE		FISHING	
LOA	5 - 14 m	BEAM	1 - 3.5 m	GROSS TONS	1 - 18	NET TONS
DRAFT	0.5 - 1.5 m	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY		TYPE FREQUENCY
RECOGNITION FEATURES		Gulf and Andaman Sea near Rayong		9%		40%
High bow. Sweeping sheer to straight, high-rise stem				TYPE OF CATCH / CARGO		Varied

General Information

The C6-T14 is the most common of the Class 6 fishing vessels. Although seen throughout the Gulf and near Phuket in the Andaman Sea, they are especially numerous in the fishing grounds 5 to 10 miles off Changwat Rayong. They usually fish with long lines or hand lines or work bamboo stake traps, but fishing with purse seines and gill nets is also common practice. Occasionally these craft will work as shrimp scoopers, or mussel, patrol, cargo, or pleasure boats.

Some C6-T14 are equipped with a fish-observer's chair or platform. Others have masts for holding a fore-and-aft pole which supports the temporary shelter, nets, or laundry. Most have a covered hold with one or more hatches. Only about one-fourth of these craft are registered.

๖-๗๑๔		ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	๕-๑๔ ม.	ความกว้างสุด	๑-๓.๕ ม.	กินน้ำ	๑-๑๘
กินน้ำลึก	๐.๕-๑.๕ ม.	ยานปฏิบัติงาน	อ่าวไทยและทะเลอันดามัน	ไม่กินน้ำ	๑๓
๐.๕-๑.๕ ม.		อัตราและทะเลอันดามัน	ในกระบอก	พบเรือประเภทนี้	๕%
ลักษณะลำ		หัวเรือสูง และงอนขึ้นไปบรรจบกับทวนหัวเรือสูงขึ้นมา	และตรง	ชนิดลำที่ทะเลถึงได้/ลิ้นลำ	๔๐%
		นามาราค			

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ๖-๗๑๔ เป็นเรือแบบธรรมดาสามัญที่สุดในบรรดาเรือประมงประเภทต่างๆ ด้วยกัน แม้จะพบเห็นกันอยู่ทั่วไปในอ่าวไทย และในทะเลอันดามันบริเวณใกล้เกาะภูเก็ต แต่โดยเฉพาะมีอยู่เป็นจำนวนมากในตำบลท่าการประมงนอกฝั่งจังหวัดระยอง ออกไป ๕ ถึง ๑๐ ไมล์ และมีท่าทำการประมงโดยใช้เบ็ดราว เบ็ดตก หรือทำโป๊ะ แต่หาเรืออื่นที่มีลักษณะคล้ายกันก็อยู่ไม่มากนัก เรือเหล่านี้บางลำก็ใช้ลึกลงน้ำหรือจับหอยนางรม ใช้เป็นเรือตรวจการณ์ เรือสินค้าหรือเป็นเรือทัศนาจรเพื่อหาความสำราญ

เรือ ๖-๗๑๔ บางลำก็ขึ้นทวนหรือแท่งสำหรับได้กึ่งกลางไว้ด้วย ส่วนเรืออื่นๆ มักไม่มีพาดจากหัวเรือไปท้ายเรือเพื่อใช้ขึ้นพาดเป็นที่พักอาศัยชั่วคราวของลูกเรือใช้หาอาหารหรือเต็นท์ เรือส่วนมากมีระวางเก็บของที่ขึ้นปีดอยู่หนึ่งระวางหรือมากกว่า

C6-T14

C6-T14 off the Andaman Coast. This Particular Boat Has a Broad Transom. A Narrow or "Double-Ended" Stern Is Also Common

เรือ ปะ-ซ๑๔ ที่นอกฝั่งทะเลอันดามัน เรือลำนี้มีลักษณะพิเศษคือ ท้ายตัดกว้าง ส่วนเรือที่ท้ายเรียวคล้ายหัวก็มียู่มากเหมือนกัน



Propulsion

Although an occasional vessel may have a 4-cylinder, 60-hp diesel engine, CG-T14 are usually powered by a manually started 1- or 2-cylinder diesel engine of up to 30 hp. Fuel reserve ranges up to 300 liters with most craft carrying under 40 liters.

เรือดำน้ำมีจำนวนประมาณหนึ่งใต้เท่านั้นที่จะเห็น

การขับเคลื่อน

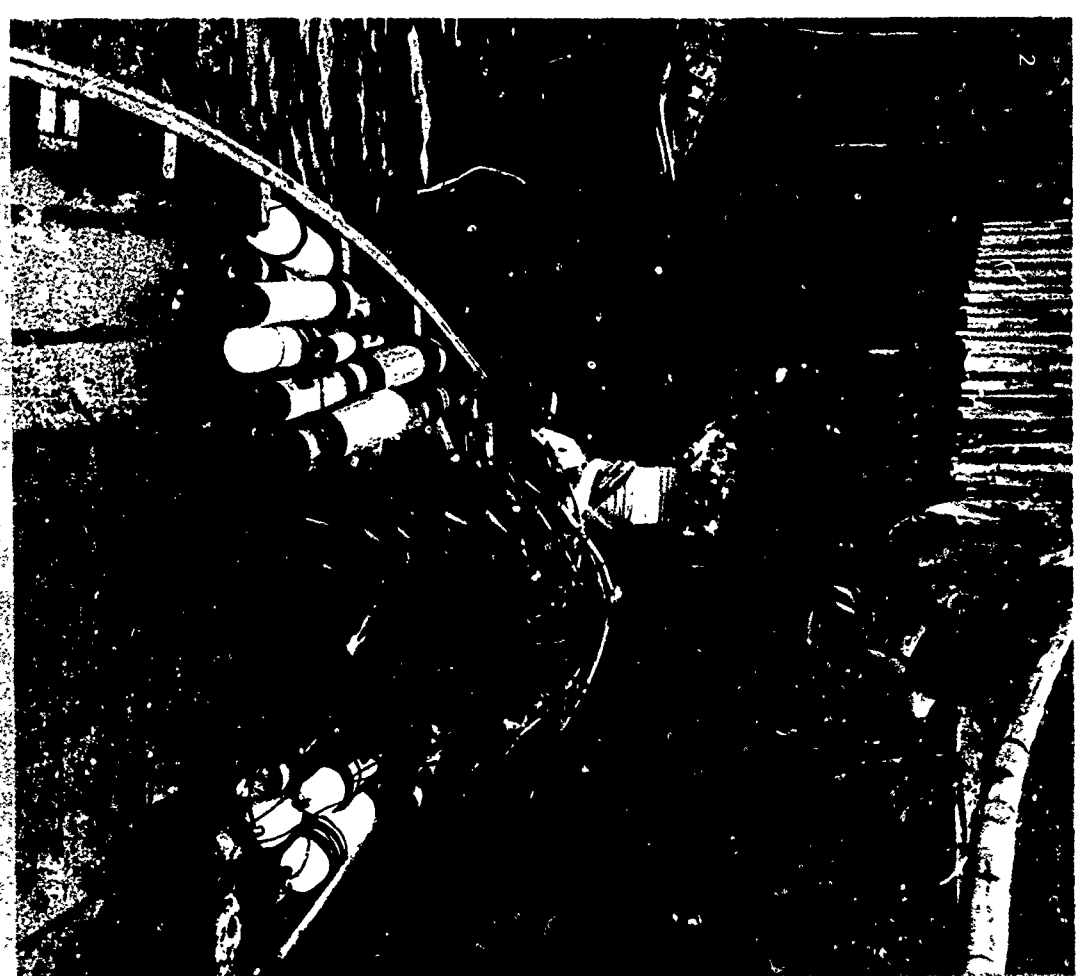
ตามปกติเรือ ปะ-ซ๑๔ นี้ มักใช้เครื่องยนต์เซลชนิด ๑ หรือ ๒ สูบ ขนาดไม่เกิน ๓๐ แรงม้า และเริ่มต้นเครื่องยนต์ด้วยมือ แต่ก็มีเรือบางลำที่ใช้เครื่องยนต์เซลชนิด ๔ สูบ ขนาด ๖๐ แรงม้า เรือนี้มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน ๓๐๐ ลิตร แต่เรือส่วนมากจะมีไปน้อยกว่า ๔๐ ลิตร



1. Crowded Engine Room of a CG-T14. Note Bilge Pump and Water Keg Aft of Hatch Coaming
2. See Crab Traps and Floats Stowed on Foredeck of CG-T14

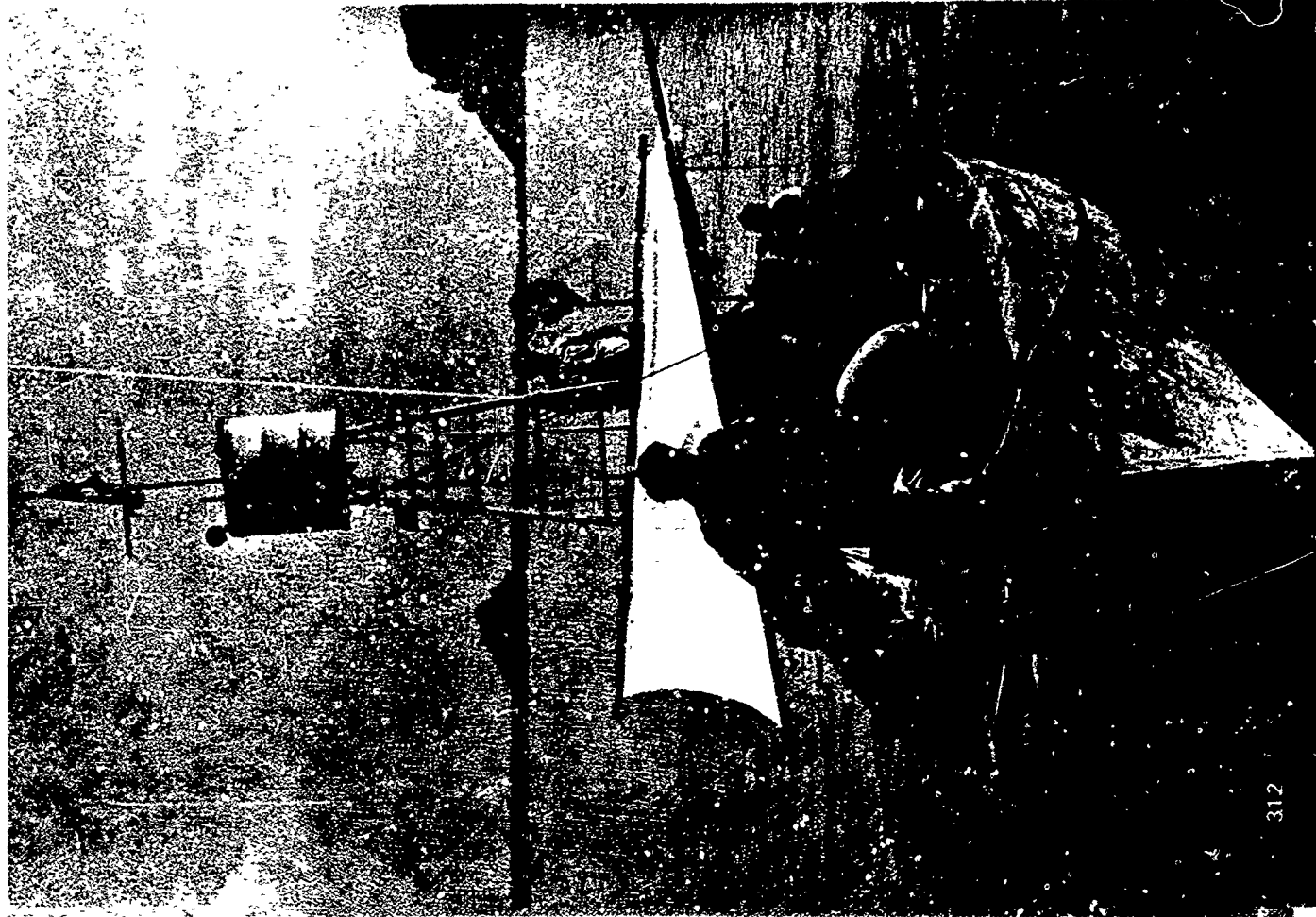
๑. ห้องเครื่องอันคับแคบของเรือ ปะ-ซ๑๔ ลำหนึ่ง จะเห็นสูบน้ำที่ห้องเรือ และถังน้ำอยู่หลังขอบห้องเครื่องที่มีฝาปิด

๒. เครื่องตกปูทะเลและถังลอยวางอยู่บนศาลาฟ้าหัวเรือ ปะ-ซ๑๔



Operational Information

Two-thirds of the C6-T14 are night fishers. Most trips, whether fishing or cargo runs, are for 1 day, sometimes only for a few hours. Provisions for preparing a meal or food cooked at home are usually brought along for the day, but many C6-T14 carry only drinking water. The catch is quite varied but generally includes rakegilled mackerel, Spanish mackerel, threadfin, squid, ponyfish, chub mackerel, and swimming crab. While catches range up to 3,000 kg, most are under 500 kg. About one-third of the fishing vessels use ice to preserve the fish.



ข่าวสารการปฏิบัติงาน

จำนวนสองในสามของเรือ ป๖-๕๔ เป็นเรือประมงที่ออกทำงานในเวลากลางคืนเรือส่วนมากที่ออกทำการประมงหรือล่าเตี๋ยงสินค้ากักกันในเที่ยวหนึ่ง ๆ จะกลับภายในวันเดียวเท่านั้น ซึ่งบางครั้งอาจออกไปเพียงสองสามชั่วโมง เสร็จของอาหารที่นำไปเพื่อหุงหาในเรือหรือหุงหาไปแล้วจากบ้านจะมีพอรับประทานเพียงวันเดียว แต่มีเรือ ป๖-๕๔ มีหลายลำที่เก็บเตี๋ยงปลาอย่างเตี๋ยง สัตว์ทะเลที่จับได้มีแมงกะพรุนซึ่งทั่ว ๆ ไปได้แก่ ปลาหลังปลาโมง ปลาทุโมง ปลาอินทรี ปลากระโทง ปลาหมึก ปลาเป็น ปลาทุ และปูม้า ปริมาณที่จับได้ไม่เกิน ๓,๐๐๐ กก. แต่โดยมากได้ต่ำกว่า ๕๐๐ กก. จำนวนประมาณหนึ่งในสามของเรือประมงเหล่านี้เก็บรักษาปลาโดยใช้น้ำแข็งแช่

C6-T14 Purse Seine Fisher With Canvas Crew Shelter and Familiar Fish-Observer's Chair

เรือประมง ป๖-๕๔ ที่ใช้อวนล้อมจับ มีที่คนเฝ้าใบสำหรับคนประจำเรือพักอาศัย และเก้าอี้ดูปลาของได้กักที่มกเห็นอยู่เสมอ

Equipment

Generally the C6-T14 have no mechanical means for handling cargo or fish. These are usually offloaded in baskets by the crew.

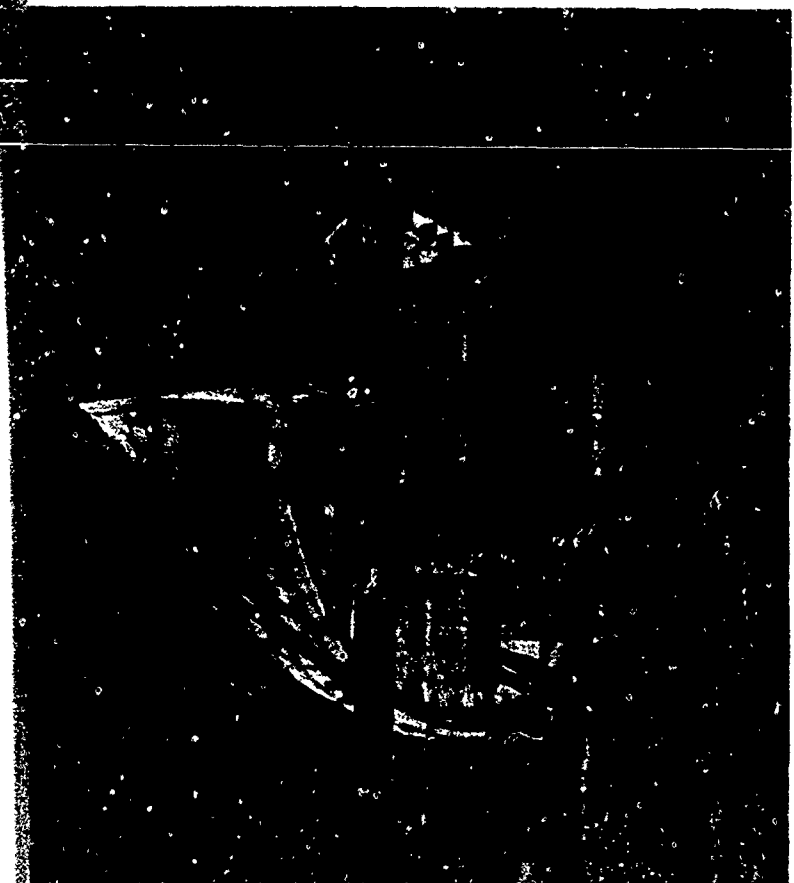
One manual bilge pump is standard. One metal or wood anchor is generally carried. The attached anchor cable may be as long as 200 m.

About one-fourth of these craft are equipped with fixed lights, usually 3, and about the same number have only a lantern. A few carry floodlights or flashlights. Many have no lights.

Neither radio receivers nor transmitters are carried on C6-T14, and only a few have compasses. Safety equipment is rare.

C6-T14 Bamboo Stake Trap Fisher, Showing Aftwardship Beams Used To Carry Bamboo Stakes to the Traps

เรือประมง ๒๖-๕๐๔ แสดงให้เห็นคานขวางสำหรับรับรอกที่ไม่ทำไม้ปะ



เครื่องมือประมง

เรือ ๒๖-๕๐๔ โดยทั่วไปไม่มีเครื่องมือออกสำหรับใช้ยกสินค้าหรือปลาสด ตามปกติก็มักใช้คนประจําเรือขนถ่ายขึ้นจากเรือโดยบรรจุลงหวดัว

มีตู้ใบกําลังหรับตู้บนท้องเรือหนึ่งเครื่องเป็นมาตรฐานของเรือทัว ๆ ไป วัสดุอาจไม้หรือสแตนเลสก็ได้ และมีสายสมอขาวไม่เกิน ๒๐๐ ม.

จำนวนประมณหนึ่งใบนี้ของเรือเหล่านี้มีคานไม้ทําคิดประจําที่ ซึ่งคานปกติมีสามตัว และเรือที่มีใบยาวหนึ่งตัว ก็มีจำนวนพอ ๆ กัน เรือบางลำเป็นส่วนน้อยที่มีใบคานหรือไฟลวย ส่วนเรือเป็นจำนวนมากไม่มีคานไฟลวยทั้งลำ

เรือ ๒๖-๕๐๔ นี้ไม่มีทั้งเครื่องรับและเครื่องส่งวิทยุ มีชุดไม้กําลังขมเข็มทิศใช้ แร่องช่วยชีวิตที่ไม่ครบถ้วน

Crew of a C6-T14 Hauling Nets at a Stake Trap

คนประจําเรือ ๒๖-๕๐๔ กำลังกู้ขบวนไม้ปะ



CG-114

Crew

There are usually 2 in the crew of a C6-T14, but the range is from 1 to 10.

Military Potential

In addition to being a familiar boat throughout the Gulf, the C6-T14 has several other advantages. It usually has a covered hold, and it is commonly out at night. C6-T14 vessels would be useful in moving contraband materials along the coast.

ถนนประจำเขต

เรือ ๒๖-๕๑๔ มีคนประจำเรือตั้งแต่ ๑ ถึง ๓๐ คน แต่โดยปกติมี ๒ คน

ศักยภาพทางการ

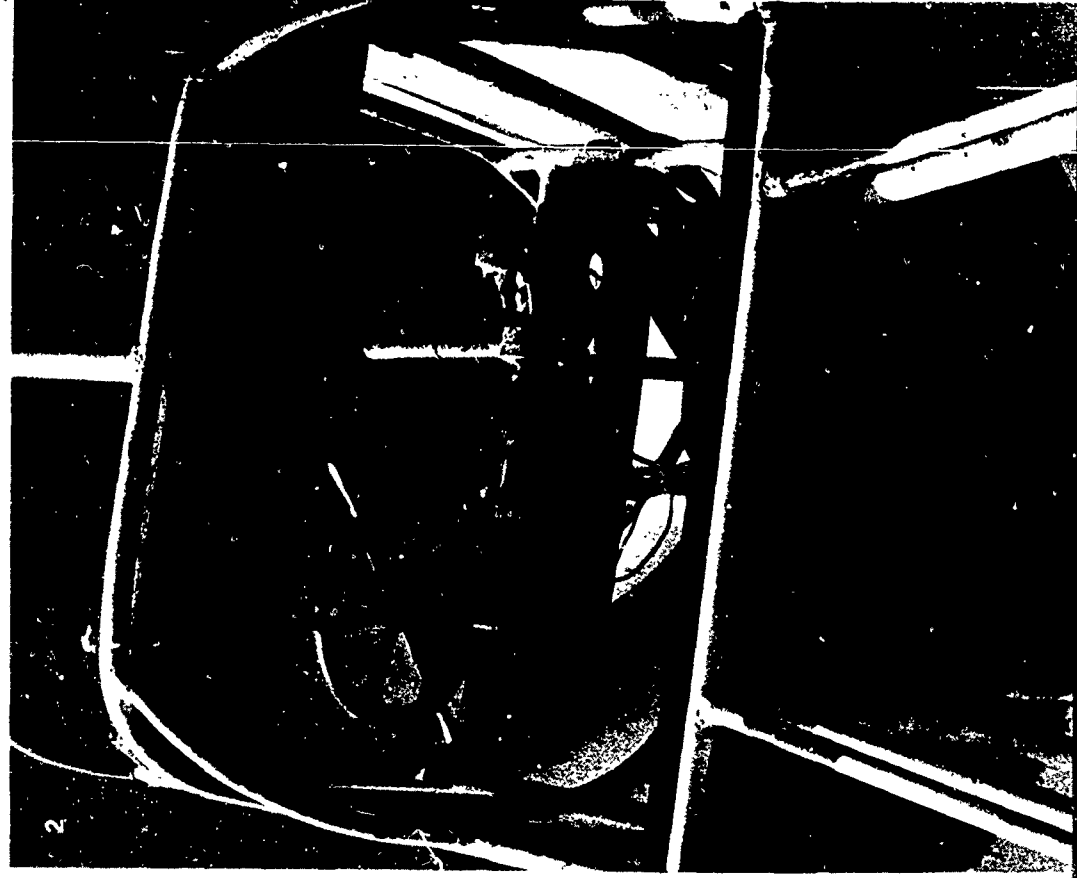
เมืองด้วยเรือ ๒-๓๔ นี้เป็นกิริยาและพบเห็นกันอยู่โดยทั่วไปในอ่าวไทย ฉะนั้น จึงสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้หลายอย่าง โดยปกติเรือเหล่านี้มีระวางบรรทุกมีฝาปิด เรือรบเรือและออกปฏิบัติงานในเวลากลางคืนเป็นประจำ จึงนับว่าเป็นประโยชน์แก่การ ลำเลียงสิ่งของกองทั่วมิไปตามชายฝั่งทะเลได้เป็นอย่างดี



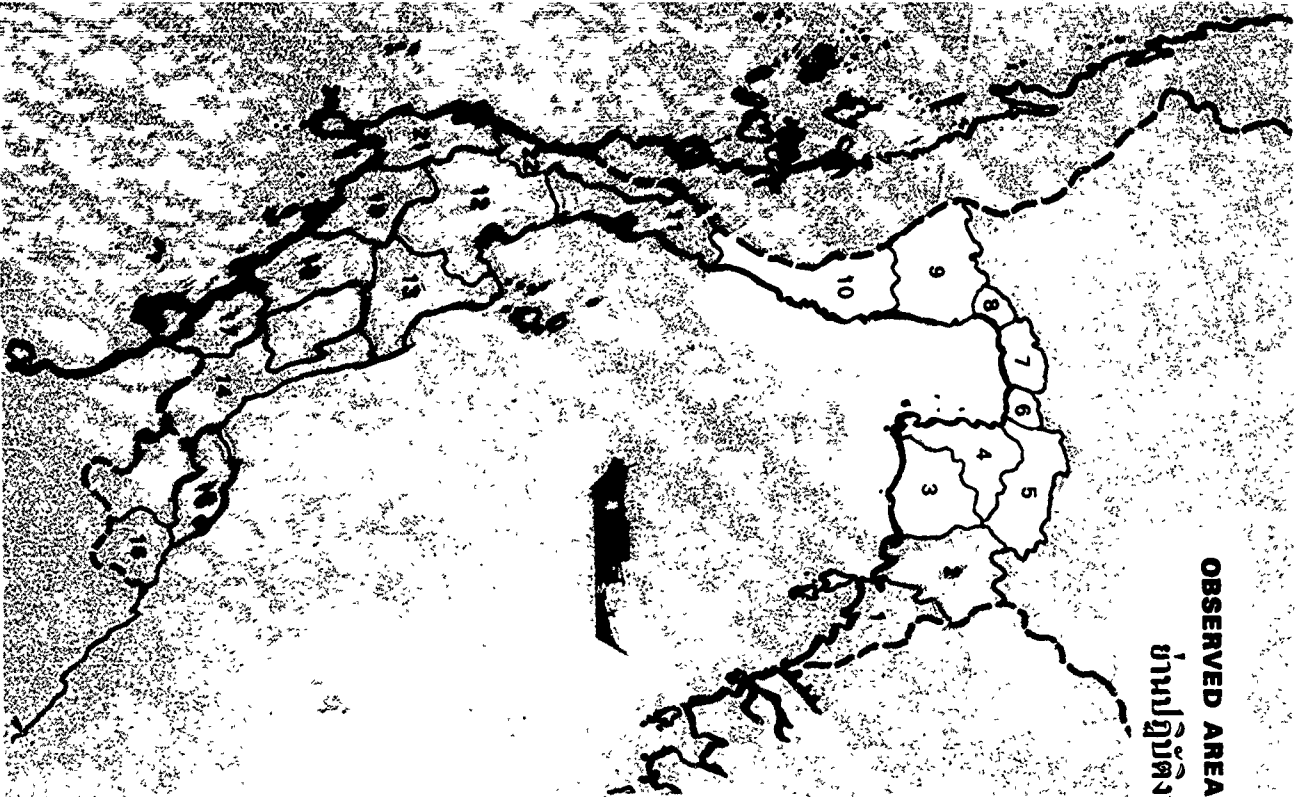
1. Pole Fisher Working Near Ban Pay
2. Some C6 - T14 Observer's Chair 3 Are Equipped With Wheel and Throttle

๑. **เขตเทศบาลตำบลปฎิบัติงานอยู่ใกล้บ้านเพ**

๒. เรือ ป.๖-๕๔ บางลำพังตลอดท้ายและกันบังเครื่องศัลยกรรม
๒๕๖๕



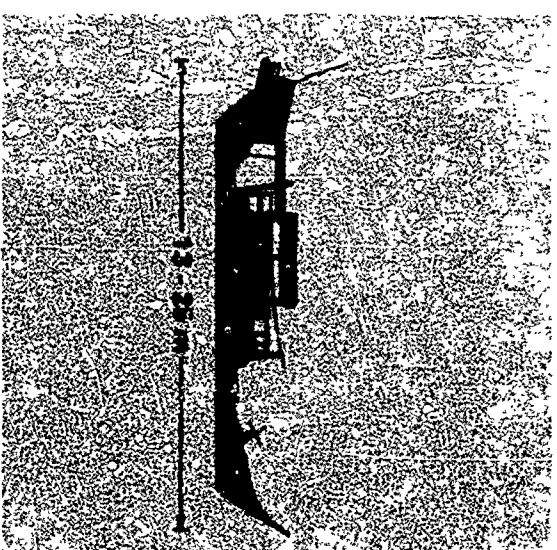
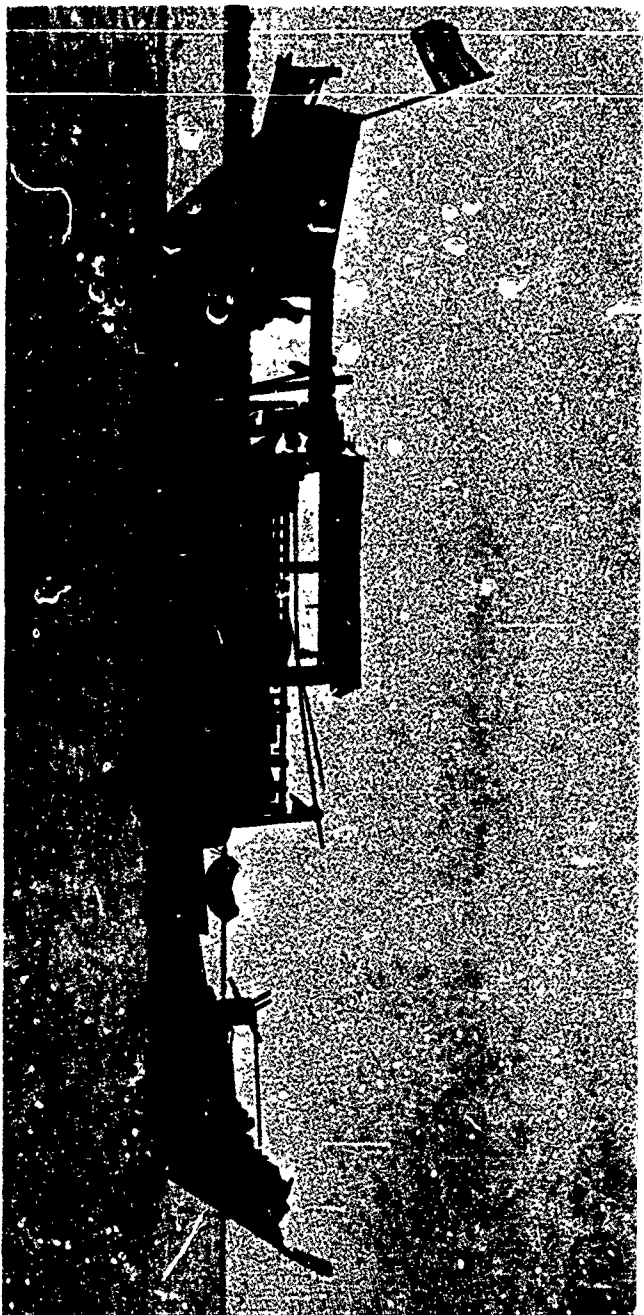
OBSERVED AREA OF OPERATION อำเภอผู้ว่าราชการจังหวัด



1. Trat
2. Chantaburi
3. Rayong
4. Chon Buri
5. Chachoengsao
6. Samut Prakan
7. Samut Sakhon
8. Samut Songkhram
9. Phetchaburi
10. Phrae
11. Chumphon
12. Surat Thani
13. Nakhon Si Thammarat
14. Songkhla
15. Pattani
16. Narathiwat
17. Samut
18. Krabi
19. Phuket
20. Phang-Nga
21. Ranong
22. Phang-Nga

C7-T3





C7-T3

C7-T3			TYPE		CARGO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION		
13 - 25 m	4 - 7 m	15 - 52	10 - 34	1 diesel engine		
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY		
1.4 - 2.5 m	Northern Gulf		1 %	29 %		
RECOGNITION FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO		
Junk hull. High bow and straight, high-rise stem. Overhanging poopdeck. Long cabin aft				Lumber, fish sauce, salt, duck excrement, and fish for fertilizer		

General Information

The C7-T3 cargo vessels are converted from C7-T12 two-masted sailing junks. The 2 cabins of the old sailers, located on the poop deck and amidships, have been joined to provide housing for the ship's controls and living quarters for the crew.

Relatively few in number, the C7-T3 haul cargo to and from Bangkok and the smaller towns of the upper Gulf and are usually found within 30 miles of the shore. Most of these vessels carry registration papers.

Propulsion

The C7-T3 is powered by a diesel of up to 6 cylinders and 120 hp. Fuel

ป๗-๗๓		ใช้งาน		สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างระลอก	กินน้ำ	กินลม	การขับเคลื่อน	เครื่องยนต์
๑๓-๒๕ ม.	๔-๗ ม.	๑๕-๕๒	๑๐-๓๔	สินค้า	เครื่องยนต์
กินน้ำลึก	ขับปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้		
๑๔-๒๕ ม.	บริเวณอ่าวไทย	๑%	๒๕%		
ลักษณะจากลำ		ชนิดสินค้าที่จับได้/สินค้า			
ตัวเรือเป็นแบบเรือสำเภา หัวเรือสูง ทวนหัวรวมและสูงชันมา		ไม้ท่อน ไม้ปลา กลอง ไม้ท่อน			
มีดเคี้ยวที่หัวเรือยื่นออกไป ดังที่เห็น		และปลาที่จับได้			

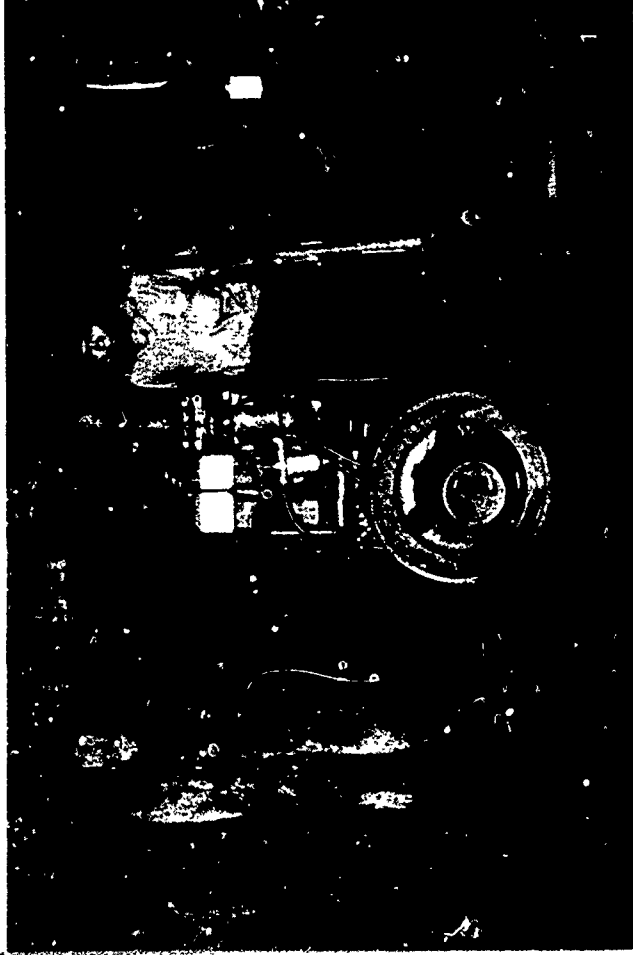
ข่าวสารทั่วไป

เรือสินค้า ป๗-๗๓ นี้ ได้ตัดแปลงมาจากเรือ ป๗-๗๒ ซึ่งเป็นเรือใบสองเสา โดยต่อท้าย ๒ เสาของเรือนครุฑท้ายท้ายเรือที่กลางลำให้เป็นเก๋งเดี่ยวกัน เพื่อใช้เป็นห้องอำนวยการ และเป็นที่พักอาศัยของกัปตันเรือ

เมื่อเปรียบเทียบกับเรืออื่นแล้ว เรือ ป๗-๗๓ นั้นมีจำนวนน้อย ใช้แล่นวิ่งตามลำน้ำระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองเล็ก ๆ ที่อยู่บริเวณอ่าวไทย มักพบเห็นอยู่ห่างจากฝั่งไม่เกิน ๓๐ ไมล์ โดยพบการแล่นมาในบริเวณนี้เพื่อติดต่อค้าขาย

การขับเคลื่อน

เรือไทย ป๗-๗๓ ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ชนิดไม่เกิน ๖ สูบ ขนาด ๑๒๐ แรงม้า



reserve is 200 to 1,300 liters. The engine is started electrically, by air pressure, or manually. Pistons, packing, and a tool kit for repairs are usually carried.

Operational Information

These vessels make cargo runs of from 2 to 20 days carrying charcoal, firewood, lumber, salt, fish sauce, and duck excrement and fish for fertilizer. Their maximum speed is about 6 kt.

Crew provisions are often carried for the round trip, and the food is prepared aboard.

ความจุน้ำมันเชื้อเพลิง ๒๐๐ ถึง ๑,๓๐๐ ลิตร เริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า ด้วยแกนอัด หรือด้วยมือหมุน มักมีลูกสูบ ปะเก็น และเครื่องมือซ่อมทำติดไปด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือเหล่านี้ใช้ลำเล็กเดินสินค้าเที่ยวละ ๒ ถึง ๒๐ วัน มีถ่าน ฟืน ไม้ท่อน เปลือก น้ำปลา มูลเป็ด และปลาที่ใช้ทำปุ๋ย มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๖ นอต

เสบียงอาหารสำหรับคนประจำเรือจะนำไปให้ทอดตลาดทั้งเที่ยวไปและกลับ โดยพុងหากันในเรือ

1. 56-Hp, 4-Cylinder Yanmar Diesel Engine Powers 25-Meter Cargo Vessel. 2. This C7-T3 Carries Wood and Charcoal From Trad to Chon Buri

๑. เครื่องยนต์ดีเซลยี่ห้อ ยันมาร์ ชนิด ๔ สูบขนาด ๕๖ แรงม้า ของเรือสินค้า ยาว ๒๕ ม. ๒. เรือ ป๗-๗๓ ลำนี้บรรทุกไม้และถ่านจาก ตราด ไปชลบุรี

Equipment

More than half of these boats have no cargo-handling equipment. Some have a boom capable of lifting up to 700 kg.

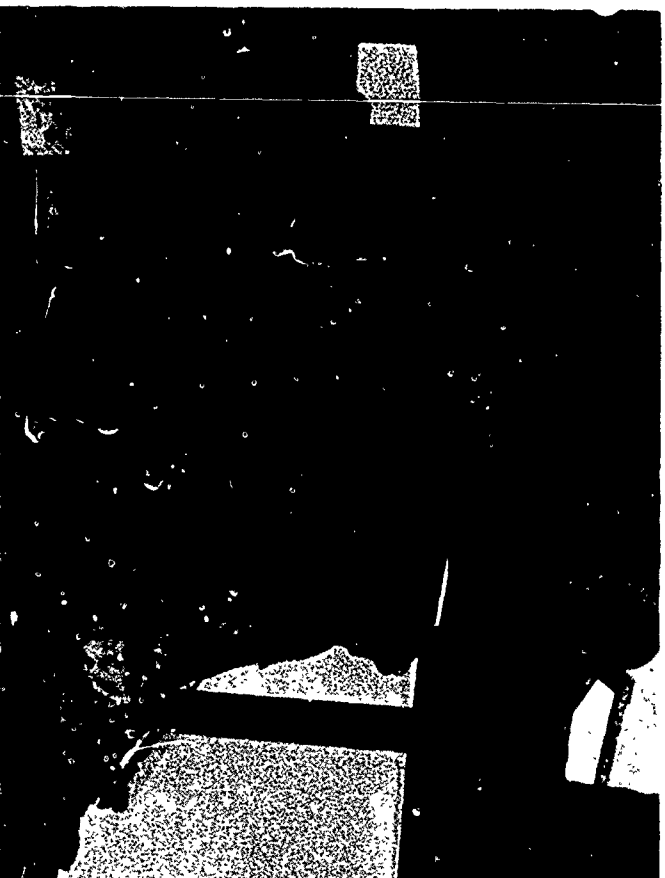
The vessel has 1 or 2 centrifugal bilge pumps. Ground tackle consists of 2 metal anchors attached to cables up to 100 m in length and located on the foredeck. These are raised and lowered by 2 hand-operated winches.

The C7-T3 carries running lights and a floodlight. Most C7-T3 have a compass and a radio receiver, but none is known to have a transmitter.

In addition to informal safety gear such as buoys and tires, some C7-T3 carry a life jacket for each of the crew. Others have on board a small boat which can be used as a lifeboat.

Helmsman on C7-T3 Has Clear View on All Sides

กอนอัยเรือ ป ๗-๙๓ สามารถเห็นภาพได้ชัดเจนรอบคัน



เครื่องอุปกรณ์

เรือเหล่านี้จำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่งไม่มีเครื่องมือยกขนแรงใช้ยกของ แต่เรือบางลำก็ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นใดเลย ยกเว้น ๗๐๐ กก.

เรือที่มีเครื่องสูบน้ำทิ้งเรือชนิดหยดไม่ใช้งาน ๑ หรือ ๒ เครื่อง ใช้ส้อมโลหะ ๒ ตัว สายล่อขาวไม่เกิน ๑๐๐ ม. วางไว้บนดาดฟ้าเรือ มักวางสลับแบบมือหมุน ๒ ตัว

เรือ ป ๗-๙๓ มีไฟเรือเดินและโคมฉาย ส่วนมากจะมีเข็มทิศและเครื่องรับวิทยุ แต่ไม่มีเครื่องส่งวิทยุ

นอกจากจะมีเครื่องช่วยชีวิตที่ไม่ถูกต้องตามแบบมาตรฐานเช่น ขันล่อ และขางในรถยนต์แล้ว เรือ ป ๗-๙๓ บางลำก็ยังไม่มีเสื้อชูชีพสำหรับคนประจำเรือทุกคนอีกด้วย ส่วนเรืออื่นๆ นอกเหนือจะมีเรือเล็กบรรทุกไปด้วยเพื่อใช้ขึ้นเรือช่วยชีวิต

Most C7-T3 Carry a Small Boat Which Is Stowed Just Forward of the Cabin

เรือ ป ๗-๙๓ ส่วนมากบรรทุกเรือเล็กไปด้วย ๑ ลำ และวางไว้หน้าคาง



C7-T3

Crew

Crews number from 3 to 7.

Military Potential

Large and seaworthy, the C7-T3 has considerable military potential. Although slow, it can remain at sea for 3 weeks and carry considerable equipment and a large number of men.

คนประจำเรือ

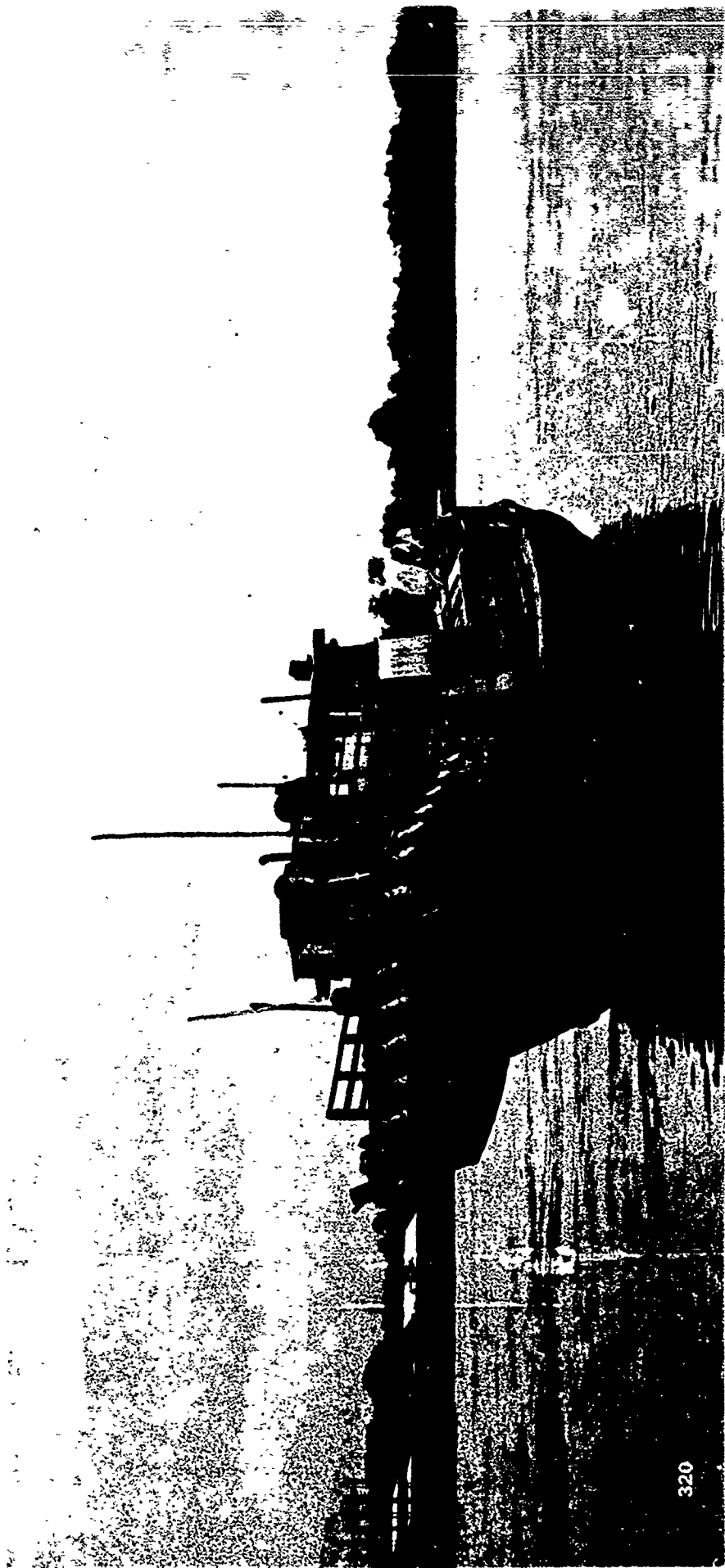
คนประจำเรือมีจำนวน ๓ ถึง ๗ คน

ศักยภาพทางการทหาร

โดยเรือ ป๗-๗๓ เป็นเรือขนาดใหญ่และสามารถออกทะเลได้ จำนวน ๓ ถึง ๗ คน ทางทหารพอสมควร กล่าวคือ แม้ว่าจะแล่นช้าก็จริง แต่ก็สามารถอยู่ใต้น้ำได้เป็นเวลา ๓ สัปดาห์ และบรรทุกอาวุธอุปกรณ์ได้เป็นจำนวนมากพอสมควร

This C7-T3 Cargo Vessel Has a Crew of 7. The Double-Ended Hull Has an Overhanging Poop Deck

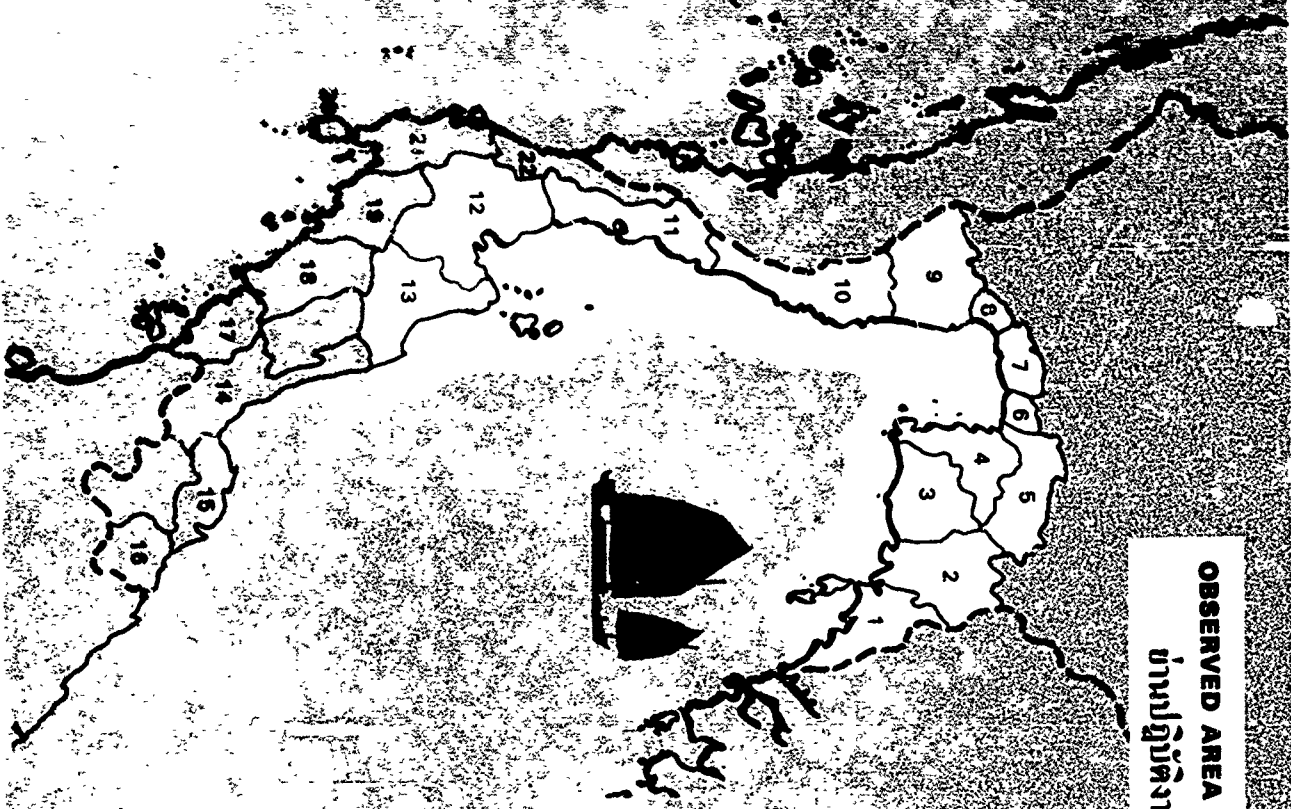
เรือสินค้า ป๗-๗๓ ถ้าใช้คนประจำเรือ ๗ คน ตัวเรือมีหัวท้ายแหลมและลาดฟ้าท้ายเรือยื่นออกไป



CLASS 7 - TYPE 12

OBSERVED AREA OF OPERATION

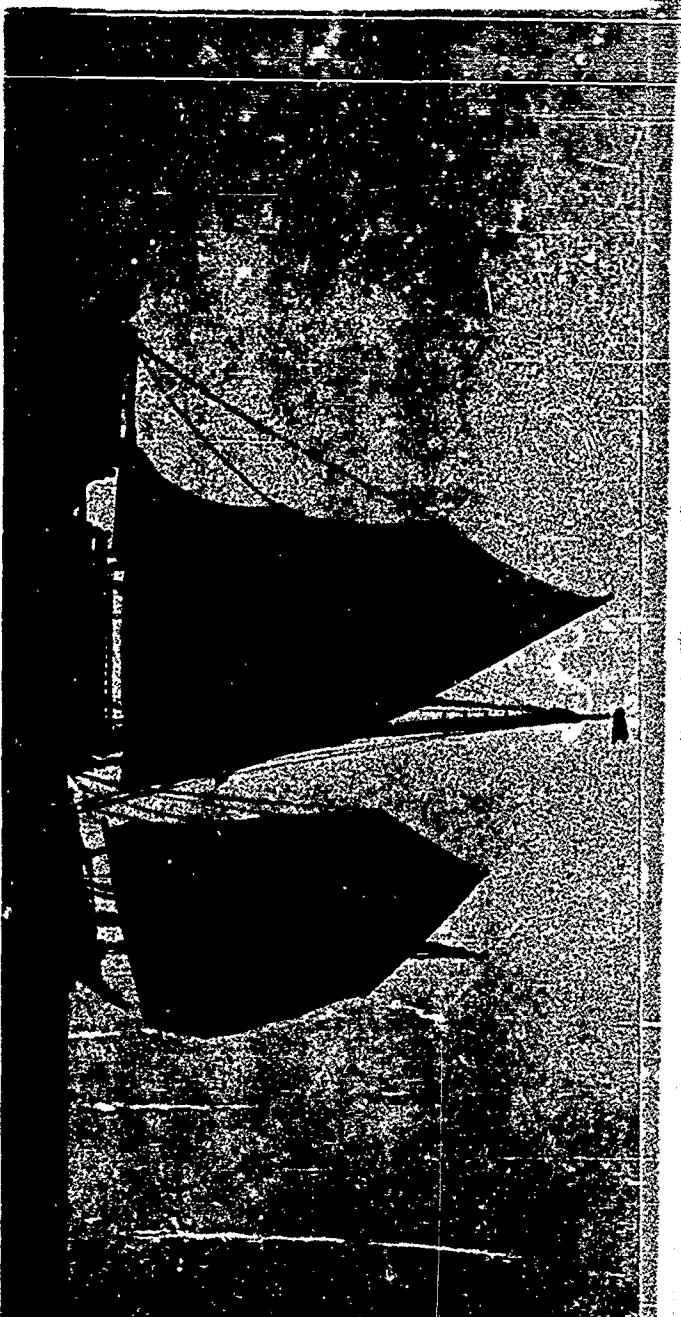
พื้นที่ปฏิบัติงานที่พบเห็น



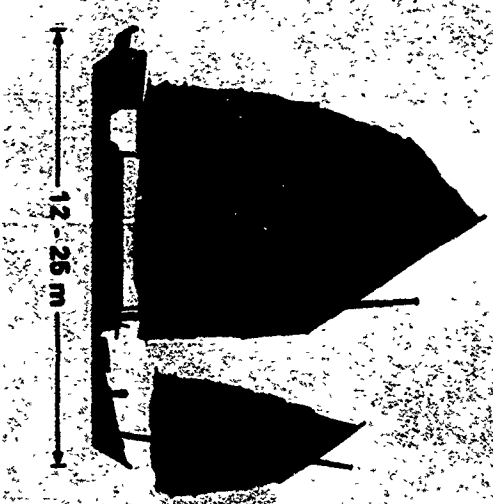
- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satun |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phraechuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C7-T12





C7-T12



C7-T12				TYPE		CARGO			
HEAD		GROSS TONS		NET TONS		PROPULSION			
12	25 m	3 - 5 m	18 - 40	14 - 36	2 Chinese lugsails				
OPERATING AREA				CLASS FREQUENCY			TYPE FREQUENCY		
0 0	2.5 m	Gulf		1 %			71 %		
FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO					
Hull high bow and straight, high-rise stern. Overhanging poopdeck. 2-masted, Chinese lugsail				Charcoal, firewood, lumber and stone					

General Information

These old C7-T12 cargo junks of the Gulf are among the last of the large Thai sailing vessels. Fewer and fewer of them are being built. Usually recognized by their big Chinese lugsails and overhanging poop deck, they have the pointed prow and sliding rudder of the typical South Chinese and Hainan junks. But the pointed stern and extended stem are peculiar to Thai and Cambodian craft of this type. Home ports of the C7-T12 are the larger coastal towns: Ban Laem, Chon Buri, Prachin Buri, Samut Prakan, Ban Pay, Rayong, Chumpon, and Surat Thani. C7-T12 usually carry registration papers.

ป๑-๗๑๒				ใช้งาน		สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินน้ำตล	กินน้ำก	การขับเคลื่อน			
๑๒-๒๕ ม.	๓-๕ ม.	๑๔-๔๐	๑๔-๓๖	ใบเขวแบบจีน ๒ ใบ			
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติการ		พบเรือประเภทนี้		พบเรือชนิดนี้		
๐.๘-๒.๕ ม.	อ่าวไทย		๑%		๗๑%		
ลักษณะการใช้งาน				ชนิดสินค้าที่จะบรรทุกได้/สินค้า			
ตัวเรือเป็นแบบเรือสำเภา หัวเรือสูง ทวนหัวตรงและยื่นสูงขึ้นมา				ถ่าน, พื้, ไม้ท่อน, และหิน			
คาบเกี่ยวกันกับเรือออกไป มีสองเตาและใช้ในเขวแบบจีน							

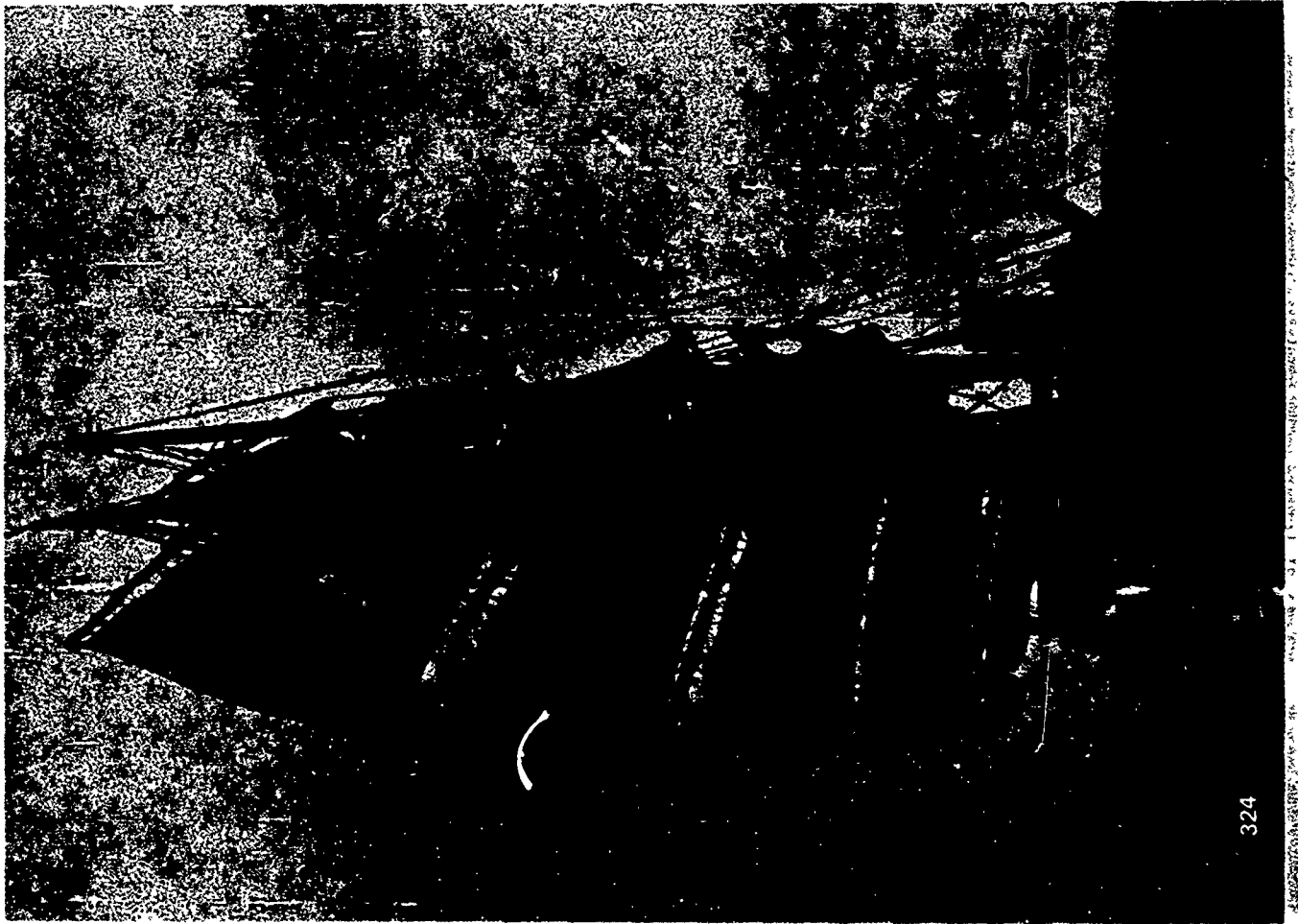
ข่าวสารทั่วไป

เรือสำเภา ป๑-๗๑๒ อันเก่าแก่ที่ใช้ลำนกีสกอยู่ในบริเวณอ่าวไทยเหล่านี้ นับว่าเป็นเรือโบราณของไทยของยุคสุดท้ายที่เหลืออยู่ และการก่อสร้างใหม่มีน้อยเต็มที ลักษณะของเรือสำเภา ป๑-๗๑๒ มีใบเขวแบบจีนขนาดใหญ่ มีคานท้ายที่ขยับเขยื้อนออกไป หัวเรือแหลม และหางเรือที่เชื่อมกันได้ดีตามแบบเรือสำเภาทางภาคใต้ของประเทศไทย และเกาะใกล้เคียง แต่ท้ายเรือแหลม (ไม่เหมือนของจีนที่ท้ายเรือตัดกว้างเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส) และทวนหัวยื่นขึ้นมา ซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของเรือสำเภาไทยและเขมร

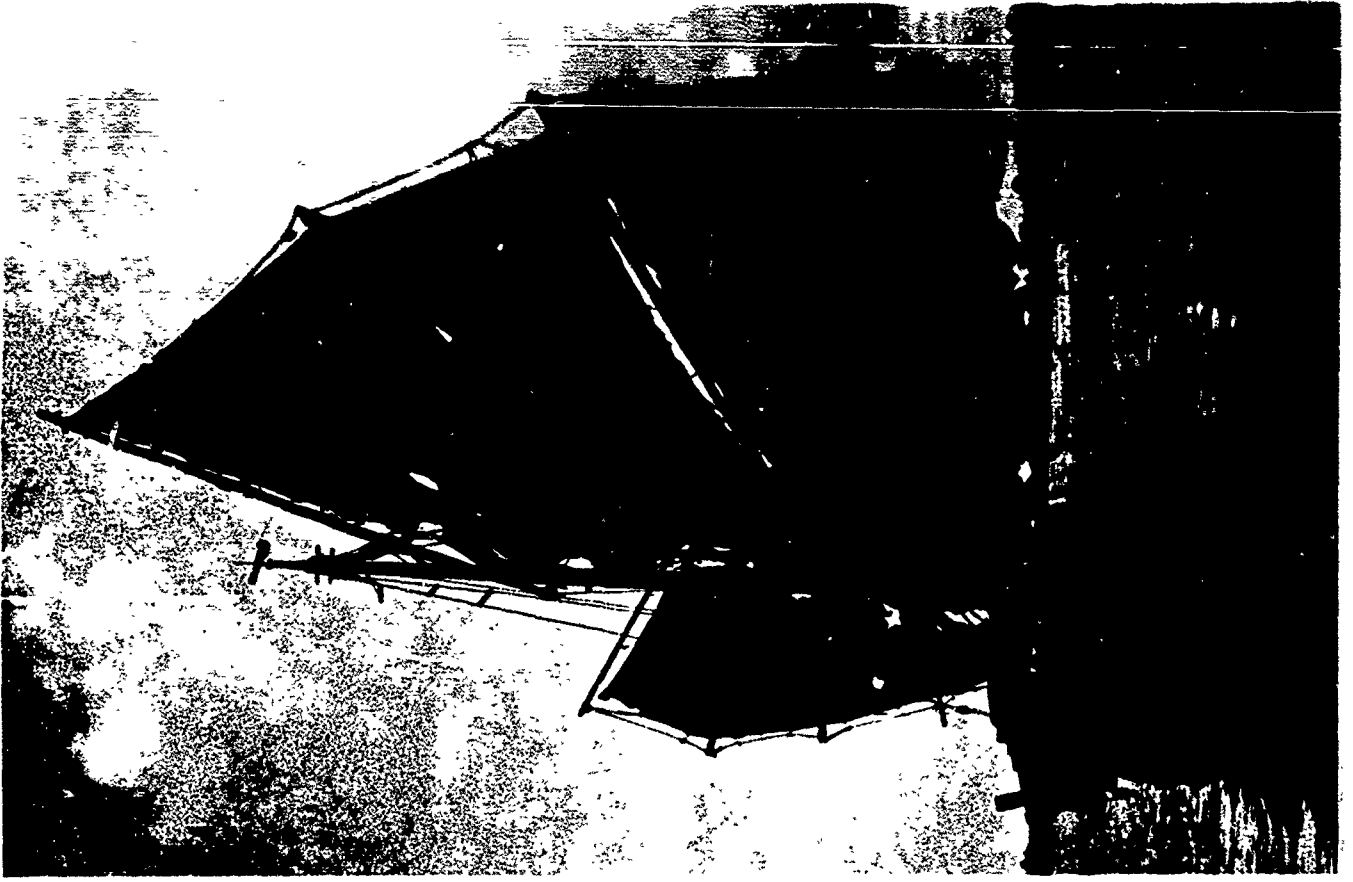
ท่าจอดพักของเรือ ป๑-๗๑๒ ที่อยู่ตามหัวเมืองชายทะเลใหญ่ ๆ คือ จังหวัดสมุทรปราการ อำเภอบางปะกง (จังหวัดฉะเชิงเทรา) จังหวัดชลบุรี อำเภอเมืองระยอง และ

C7-T12

Chinese Lugsails Are Lashed in Separate Sheets to Bamboo Battens



ใบเขวมนแบบจีนผูกกับทวนไม้ไผ่โดยแยกออกเป็นต้น ๆ



Regulation

The C7-T12 carry two Chinese lugsails hung from wooden masts. The main-mast is from 9 to 18 m high, the foremast 8 to 13 m. The canvas sails last from 12 to 36 months.

Operational Information

These cargo vessels seldom have fixed schedules but wait for high tide and sufficient wind to leave port. Though the C7-T12 are capable of crossing the Gulf, most of them follow the coastline.

The carriers are gone from home port from 5 days to 2 months. Typical cargoes are charcoal, firewood, lumber, and stone.

The C7-T12 operate at all times during the year. They operate at speeds up to 4 kt.

C7 T12 Usually Carries Charcoal, Fire Wood, and Building Materials

พบเห็นเรือ ๗-๘๒ มักบรรทุกถ่าน ฟืน และวัสดุก่อสร้าง

อำเภอบ้านเพ (จังหวัดระยอง) จังหวัดตราด อำเภอบ้านแหลม (จังหวัดเพชรบุรี)
จังหวัดชุมพร และจังหวัดสุราษฎร์ธานี
เรือ ๗๗-๗๒ นี้มีทะเบียนเรือไปด้วย

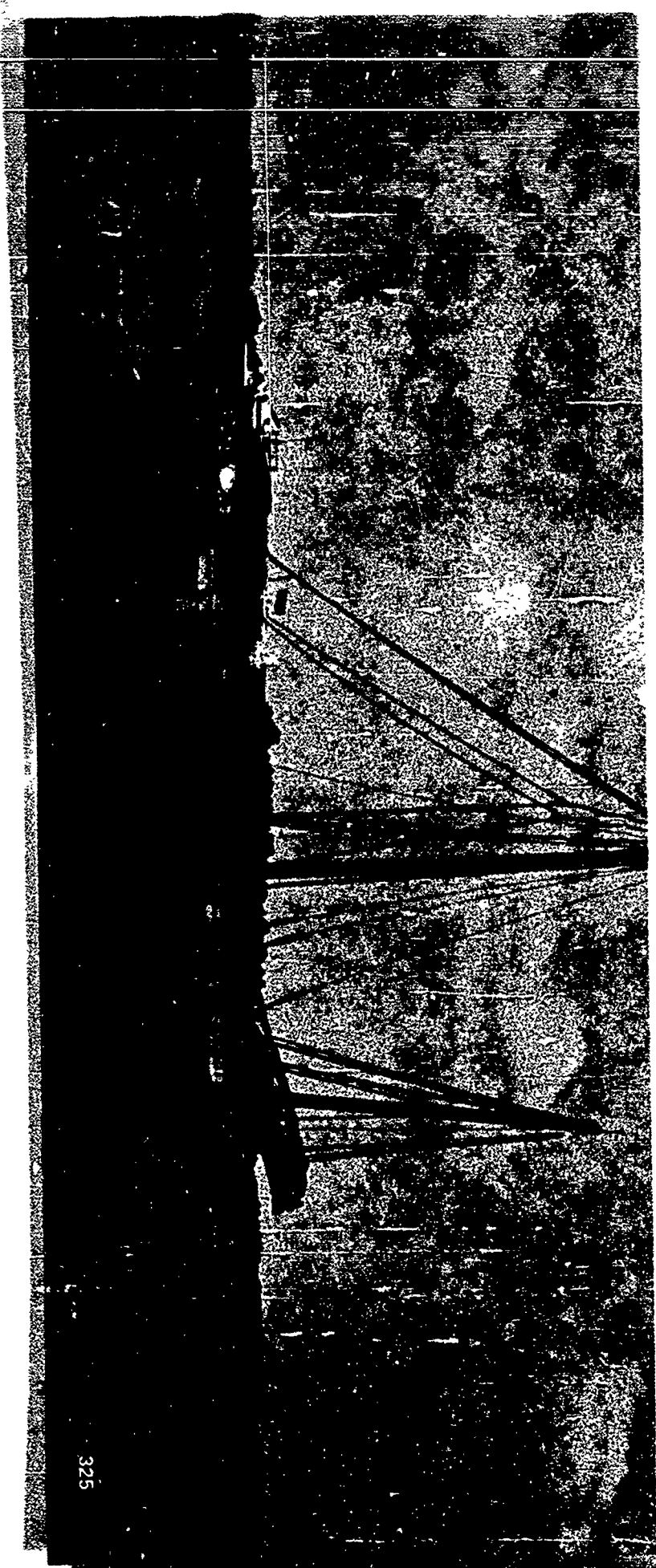
การขับกลอน

เรือ ๗๗-๗๒ ใช้ใบแฉกแบบจีนสองใบชักอยู่บนเสากระโดงไม้ เสาใหญ่สูงตั้งแต่ ๘ ถึง ๑๘ ม. เสาหัวสูง ๘ ถึง ๑๓ ม. ใบเรือทำด้วยผ้าใบจะใช้ได้นาน ตั้งแต่ ๑๒ ถึง ๓๖ เดือน

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือสินค้าเหล่านี้มักไม่ทราบกำหนดเวลาเดินเรือเป็นประจำแน่นอน เพราะต้องรอเวลาน้ำขึ้น และมีลมแรงพอจะออกจากท่าจอดพัก แม้ว่าเรือ ๗๗-๗๒ นี้จะสามารถเดินข้ามอ่าวได้ก็ตาม แต่ส่วนมากแล้วจะเดินลงไปตามขอบฝั่ง

เรือสินค้าเหล่านี้ จะออกทางออกที่ไปเป็นเวลานานตั้งแต่ ๕ วัน ถึง ๒ เดือน



C7-T12

Equipment

Hand-operated winches raise and lower the sails. Most C7-T12 do not have cranes for handling cargo. The ships are loaded and offloaded by porters. Crushed stone is loaded at quarries by means of chutes set into the holds, but the stone must be lifted out in baskets.

The C7-T12 usually has 1 manual bilge pump. The 2 metal anchors are attached to cables up to 100 m in length.

C7-T12 carry from 1 to 3 lanterns but no floodlights. Some of these boats have radio receivers, but none is equipped with a transmitter. Life jackets are rare. A small boat is sometimes carried and can serve as a lifeboat.

Foredeck of C7-T12. Note Winches Starboard for Anchor and Port for Mainsail

คาดฟ้าหัวเรือ ป๗-๗๒ จะสังเกตเห็นกวาง ทางกราบขวาสำหรับทะเลสมอ ส่วนทางกราบซ้ายสำหรับชักใบใหญ่



สินค้าที่บรรทุกไปเป็นประจำได้แก่ ถ่านหิน ไม้ก่อนและหิน

เรือ ป๗-๗๒ นี้ จะออกปฏิบัติงานทุกเวลาตลอดทั้งปี ด้วยความเร็ว ๖

เครื่องอุปกรณ

มีกวางมือเพื่อใช้ชักใบและลดใบ เรือส่วนใหญ่ไม่มีกวางมือ หรือมีแต่แบบธรรมดาจะขนถ่ายสินค้าจะใช้คนงานขนถ่ายแทน ส่วนบางเรือจะมีเครื่อขุดหินหรือเครื่องไม่หนักก็ใช้รางลำเลียงไปลงระวางเรือ และในการขนถ่ายสินค้าจะใช้กวางมือ และกวางขน

Dinghy Is Usually Carried on Foredeck. Note Typical Clutter of Lines and Halyards

ตามปกติจะบรรทุกเรือเล็กไว้บนเดาดฟ้าหัวเรือ จะสังเกตเห็นซุงบนทะเลเล็กซุกใบวางอยู่ระกะระทั่วไป



C7-T12

เรือ ๖ - ๗๖๒ ตามปกติจะนำผู้โดยสาร ๑ เครื่องดำน้ำไว้ที่บนท้องเรือ และมีสมอ
ถ่วง ๓ ตัน ถ่วงสมอราวไม่เกิน ๑๐๐ ม.

เรือ ๖ - ๗๖๒ มีกิจกรรมตั้งแต่ ๑ ถึง ๓ ดวง แต่ไม่ไกลจน เรือบางลำก็มีเครื่อง
วิทยุ แต่ไม่ติดเครื่องสื่อสารวิทยุมากนัก บางครั้งก็มียุติงไปด้วย เพื่อ
ใช้เป็นการสื่อสารวิทยุ

1. Stone Being Offloaded in Bamboo Baskets. 2. Metal-Covered
Shelter Between Cabin and Cargo Hold. 3. Retractable Rudder on
C7-T12 Permits Craft to Enter Shallow Water

๑. ใช้ไม้ไผ่ขนถ่ายหิน ๒. มีแผ่นสังกะสีคลุมลิ้นชักบรรทุกอยู่บนหลังคา
แก้ว ๓. เรือ ๖ - ๗๖๒ ใช้ทางเสื่อที่ตามารถยกขึ้นลงได้ เพื่อให้อุปกรณ์
เข้าเขตน้ำตื้นโดยสะดวก



C7-T12

Crew

A typical crew is composed of 4 Thai seamen, who are of the Buddhist faith and who have 4 years of elementary schooling. However, some C7-T12 are owned by Chinese, and occasionally they have all-Chinese crews.

Military Potential

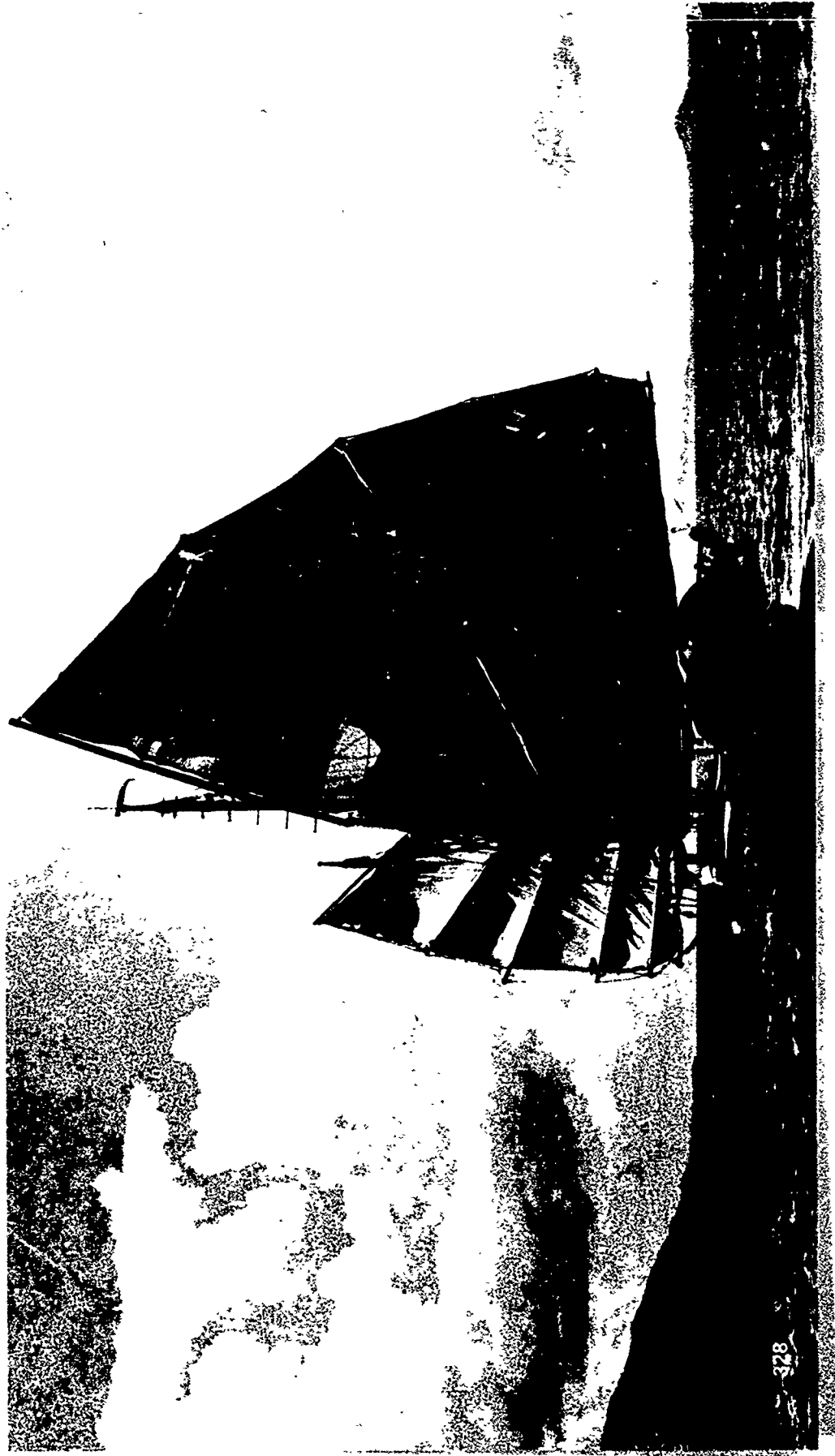
Because of its large size and ability to sail anywhere on the Gulf, the C7-T12, regardless of slow speed, may offer possibilities for the movement of a large volume of illicit goods.

กนประจําเรือ

โดยทั่วๆ ไปจะใช้กนประจําเรือ ๔ คน ซึ่งล้วนเป็นชาวเรือทั้งสิ้น นักท่องเที่ยวบางคนมีความรู้รอบรู้ประจําเรือ ๔ อย่างไว้ก็ติดกันเรือ ๑-๕๑๒ บางครั้งก็ติดกันเป็นชาวเรือ และก็มีที่ใช้กนประจําเรือเป็นชาวอื่นด้วย

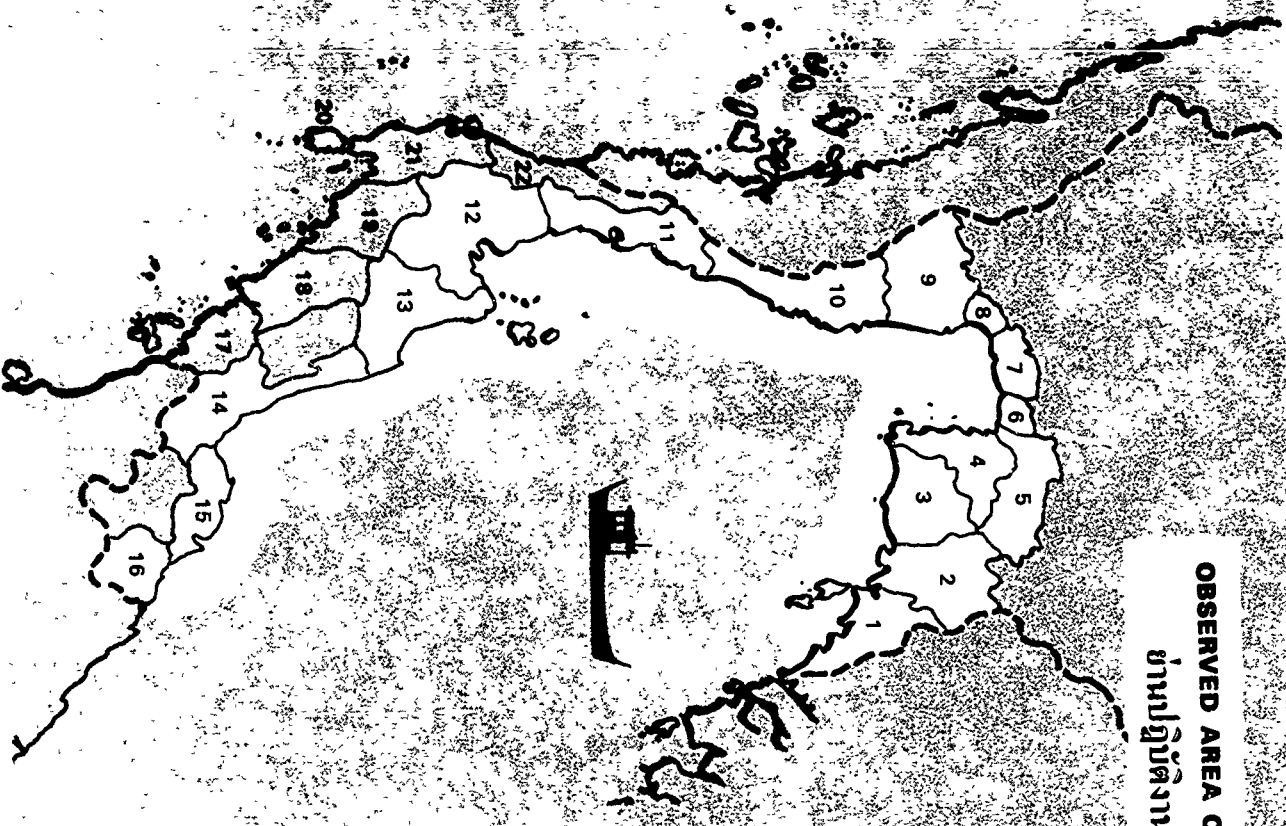
ศักยภาพในการ

โดยที่เรือ ๑-๕๑๒ นั้นเป็นเรือขนาดใหญ่และสามารถใช้ในการเดินไปใต้คลองอ่าวไทย แม้ว่าจะเป็นเรือที่แล่นช้าก็ตาม แต่ก็อาจจะใช้เดินลงกับอ่าวไทยได้จำนวนมากก็ได้



CLASS 8 - TYPE 1

OBSERVED AREA OF OPERATION ย่านปฏิบัติการทางพบเห็น



- | | |
|---|--|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satun
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-Nge
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

CS-T1



A high-contrast, black and white photograph of a ship's mast and rigging against a bright sky. The mast is dark and silhouetted, with various ropes and pulleys visible. The ship's hull is partially visible on the left side of the frame.



<p>๑๒-๑๑</p> <p>ใช้งาน</p> <p>ประมง/สินค้า</p>	
<p>ความยาวของลำ</p> <p>๕-๑๖ ม.</p> <p>กินน้ำลึก</p>	<p>ความกว้างสุด</p> <p>๒.๕-๔ ม.</p> <p>ย้ายปฏิบัติงาน</p>
<p>กินอาหาร</p> <p>๕-๑๕</p>	<p>กินนก</p> <p>๓.๕-๕</p>
<p>การขับถ่าย</p> <p>ถี่สุด ๑ ครั้ง</p>	<p>พบหรือประมาณ</p>
<p>พบหรือกิน</p>	<p>๑๑%</p>
<p>๐.๕-๑.๖ ม.</p>	<p>อ่าวไทย</p>
<p>๖%</p>	<p>๑๑%</p>
<p>ลักษณะจาก</p> <p>หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน</p> <p>งานหน้าและตรงและชั้นสูง</p> <p>ขึ้นมา ส่วนความกว้างตรงในแนวตั้ง กว้างท้ายสูง</p>	<p>ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า</p> <p>นางรมชนิด</p>

The C8-T1 are seen throughout the Gulf. Many are older boats which have been converted from sailers to motorized craft. Few are being built today.

While C8-T1 are mostly trawlers or purse seiners, a few haul cargoes of fish and bamboo stakes. The cabins have many different shapes and sizes. Some have two decks with living quarters above the engine room.

Often a long, fore-and-aft bamboo pole supports a canvas-tent crew shelter. The hold may have up to three hatches.

Often a long, fore-and-aft bamboo pole supports a canvas-tent crew shelter. About half the boats of this type carry registration papers.

เรือ ปส-๓๑ นี้ จะพบเห็นได้ทั่วไปในอ่าวไทย ส่วนมากเป็นเรือรุ่นเก่าที่ดัดแปลงจากการใช้ใบไม้ไผ่หรือของชนเผ่าแทน ปัจจุบันนี้ใบไม้ไผ่มีการต่อเรือแบบกันน้ำอีกแล้วเรือ ปส-๓๑ นี้ ส่วนมากจับปลาด้วยอวนลากหรืออวนล้อมจับ มีไม่กี่ลำที่ใช้บรรทุกปลาและไม้ไผ่ทำใบมะ แกงมีรูปร่างและขนาดต่างๆ กันมากมาย บางลำมีแค่ที่แสดงชั้นช้อนบนเป็นที่อยู่อาศัย ส่วนชั้นล่างเป็นห้องเครื่อง

เรือประมงชนิดนี้มักเข้ามาในฝั่งพม่าจากหัวเรือไปท้ายเรือ เพื่อใช้ทางพม่าคนค้าใบไม้ไผ่มาบรรทุกจากหัวเรือได้ไม่เกิน ๓ ราง และไม้ผาปิดพร้อมให้คนประมงเรือพักอาศัย ระหว่างบรรทุกอาจไม้ไผ่ไม่เกิน ๓ ราง และไม้ผาปิดพร้อมประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้มาใบกระบี่บนเรือคือใบกล้วย

C8-T1

Propulsion

The majority of the C8-T1 are powered by 1- to 4-cylinder, 6- to 60-hp diesel engines. The fuel supply ranges from 15 to 800 liters. Small engines are started manually, while those over 25 hp have electric starters. Spare parts and tools are seldom carried.

Operational Information

Provisions are usually carried for a 1-day run, and on about half the C8-T1 the food is prepared over a small charcoal stove.

These craft are about equally divided between day and night fishers. Extremely varied, the catch is usually preserved in ice and averages about 90 kg for trawlers and 2,000 kg for purse seiners. Normally found in the catch are sea shrimp, swimming crab, Spanish mackerel, rakegilled mackerel, johnfish, ray, threadfin, squid, tongue sole, bonito, and trevally.

The maximum speed of a C8-T1 is about 8 kt.

C8-T1 Loaded With Wood for Making Charcoal

เรือ ป ๘-๗๑ บรรทุกไม้ไปเผาถ่าน

การจับปลาค็อด

เรือประเภทชนิดนี้เป็นจำนวนมากใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๑ ถึง ๔ สูบ ขนาด ๖ ถึง ๖๐ แรงม้า เชื้อเพลิงที่นำไปมีตั้งแต่ ๑๕ ถึง ๘๐๐ ลิตร เครื่องยนต์ขนาดเล็กเริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ส่วนเครื่องยนต์ขนาดใหญ่กว่า ๒๕ แรงม้าเริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า ชิ้นส่วนอะไหล่และเครื่องมือซ่อมทำต่างๆ มักไม่ใคร่มีติดไปกับเรือ

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

มักนำเสบียงอาหารไปในเรือด้วยเพื่อใช้รับประทานหนึ่งวัน ประมาณครึ่งหนึ่งของเรือ ป ๘-๗๑ จะหยุดมันกันในวันโดยใช้เวลาพักผ่อน

เรือเหล่านี้นอกทำการจับปลาในเวลากลางวันและกลางคืน มีจำนวนเกือบเท่า ๆ กัน สัตว์ทะเลที่จับได้มีมากมายชนิด ซึ่งมักจะแช่น้ำแข็งไว้ ปริมาณตามปกติสำหรับอวนลากจะได้ ๕๐ กก. และอวนล้อนจับจะได้ ๒,๐๐๐ กก. สิ่งที่ยังได้เหล่านี้มี กุ้ง ปูม้า ปลาอินทรี ปลาลัง ปลาโง่ง ปลาจวด ปลากะเบน ปลากุรา ปลาหมึก ปลาฉลามหมาปลาโอ และปลาสิกุล

เรือ ป ๘-๗๑ นี้ มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๘ นอต



Equipment

About half the boats have compasses, while the others rely on familiar landmarks and stars as navigation aids. The C8-T1 do not carry radio transmitters, and only a few have receivers.

Generally C8-T1 have no mechanical cargo-handling equipment. Fish or cargo is offloaded in bamboo baskets carried by the crew or porters.

Most of these boats have a single manual bilge pump and one or two metal anchors.

The C8-T1 night fishers usually carry 2 or 3 electric lights. Life jackets may be carried, but safety equipment usually is less formal and includes such items as inner tubes or empty oil cans.

เรืออูปรกต์

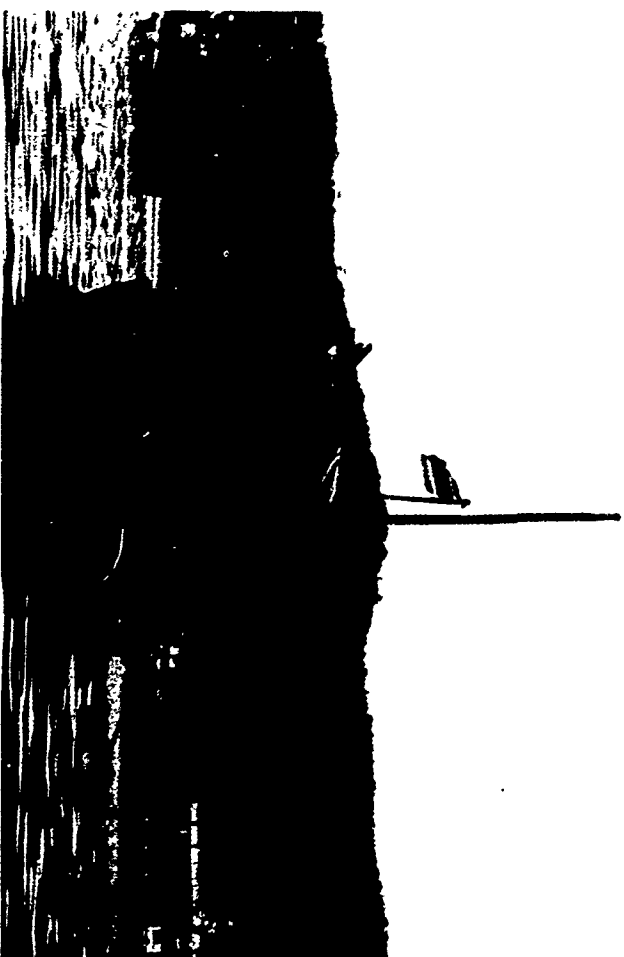
ประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้มีเข็มทิศ ส่วนนอกนั้นอาศัยท่าหมายบนฝั่งที่เห็นอยู่เสมอๆ และดวงดาวต่างๆ ช่วยในการเดินเรือ เรือ ป๘-๗๑ นี้ มีเครื่องรับวิทยุอยู่ข้างไม้ก้ำ แต่ไม่มีเครื่องส่ง

เรือ ป๘-๗๑ โดยทั่วไปไม่มีเครื่องมอดัลสำหรับยกของ คงใช้คนประจําเรือหรือคนงานขนถ่ายปลาหรือสินค้าขึ้นจากเรือด้วยตัวแล้ว

เรือเหล่านี้ส่วนมากจะมีตู้ใบพัดสำหรับปั้มนํ้าหรือ ๑ เครื่อง และมีสมอโลหะ ๑ หรือ ๒ ตัว

เรือ ป๘-๗๑ ทำการจับปลาในเวลากลางวันโดยมีไฟจำนวน ๒ หรือ ๓ ดวงในเรืออาจมีเสื้อชูชีพอยู่บ้าง แต่ตามปกติจะอาศัยขางในรถยนต์หรือถังน้ำมันปลาเป็นเครื่องช่วยชีวิต

1. Stern View C8-T1. Note Double-Decked Cabin
2. Bringing in Catch
๑. ภาพท้ายเรือ ป๘-๗๑ ขอให้สังเกตดูเก้าอี้คนพายี่สองชั้น
๒. กำลังนำปลาขึ้นเรือ



C8-T1

Crew

The crews of the C8-T1 are typical Thai fishermen. Their number is determined by the fishing technique used. A trawler is usually operated by a captain-owner and 1 or 2 younger men, while a purse seiner has a crew of 20 working as a partnership.

Military Potential

These boats are of solid construction and can be heavily loaded.

คนประจำเรือ

คนประจำเรือ ป.๘-๕๑ เป็นชาวประมงไทย จำนวนมักขึ้นอยู่กับวิธีจับปลาของเรือแต่ละลำ เรือที่ใช้ฉาวลากนายเรือและเจ้าของเรือจะเป็นคนๆ เดียวกัน กับมีคนประจำเรือหนุ่มๆ อีก ๑ หรือ ๒ คน ส่วนเรือที่ใช้ฉาวลัดนั้นมักจะใช้คนประจำเรือ ๒๐ คน ปฏิบัติงานโดยเป็นหุ้นส่วนกัน

ศักยภาพทางทหาร

เรือเหล่านี้ได้ต่อขึ้นอย่างแข็งแรง จึงสามารถบรรทุกของได้มาก

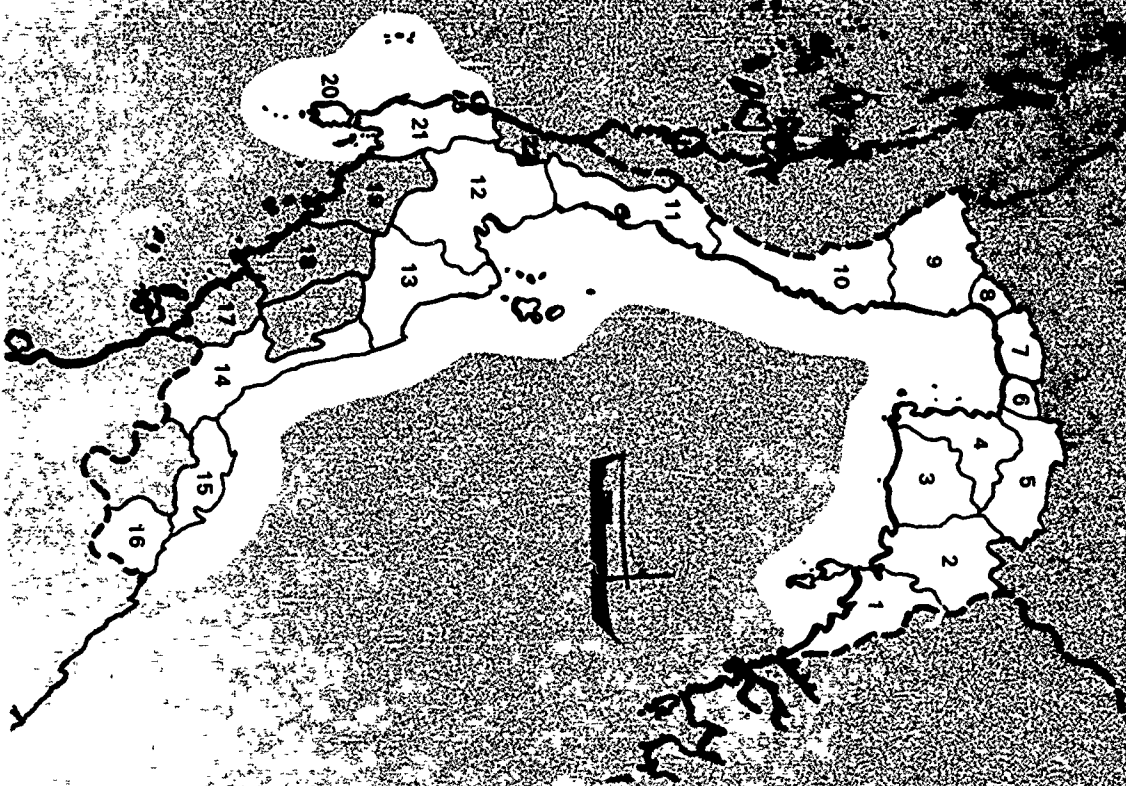
เรืออวนลาก ป.๘-๕๑ ขอให้สังเกตดูแล้วที่ใช้ขนถ่ายปลาอาจอยู่ติดท้ายหัวเรือ

A C8-T1 Trawling. Note Cargo-Offloading Basket on Foredeck



CLASS 8 - TYPE 2

OBSERVED AREA OF OPERATION ท่าปฏิบัติการทพบนเห็น

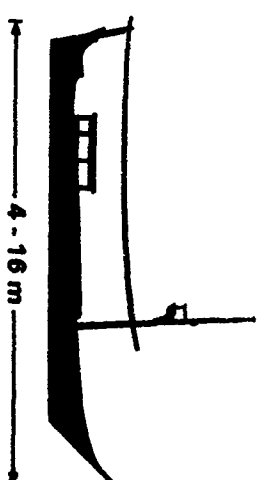
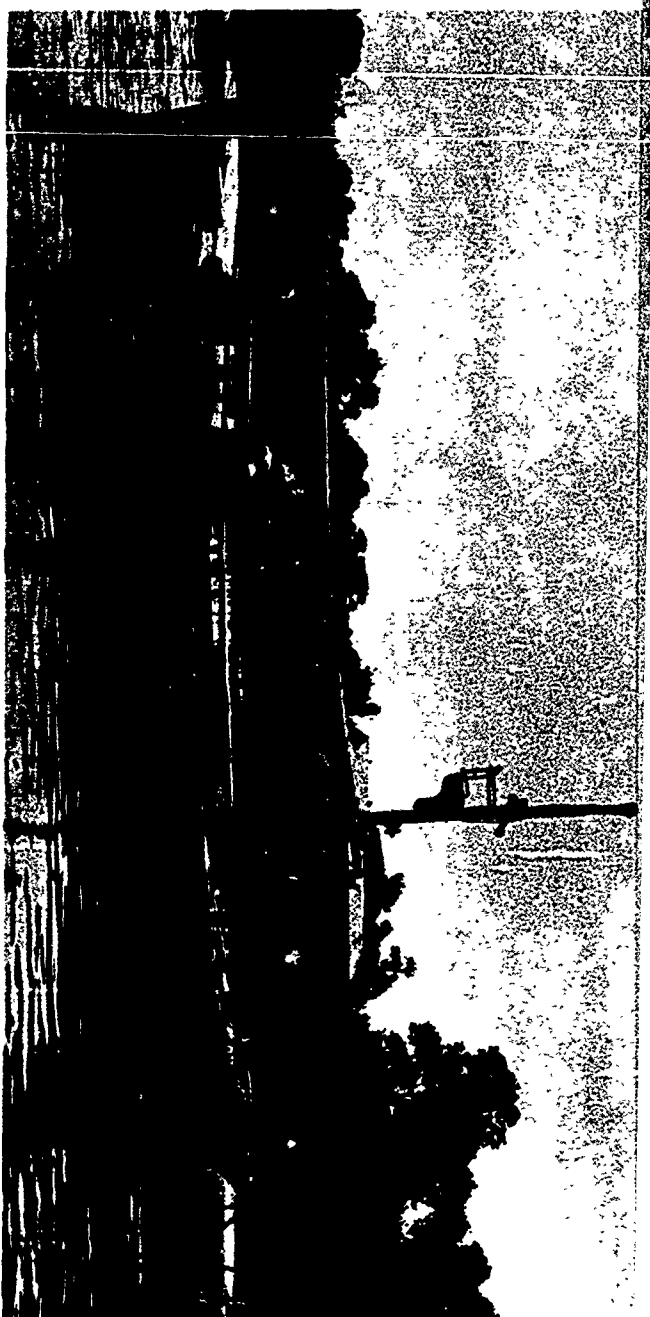


- | | |
|--|--|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Samut
สมุทร |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phraechuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

CB-T2



C8-T2



C8-T2		TYPE	FISHING/CARGO
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS
4 - 16 m	2 - 3.5 m	9 - 30	6 - 17
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS	FREQUENCY
0.5 - 1.4 m	Gulf and Andaman Sea	6%	15%
RECOGNITION FEATURES		TYPE OF CATCH / CARGO	
Double-ended. Straight sharply raked, high-rise stem and vertical sternpost. Low cabin aft		Varied	

General Information

Very numerous near the mouth of the Pran Buri River in Changuwat Prachuap Khiri Khan, most of these boats purse seine in the fishing grounds 10 to 40 miles offshore. Occasionally boats of this type are cargo carriers, and a few are net-patrol boats. The ones in the Andaman Sea are gill netters.

Since the low cabin is simply an engine cover, a temporary tent of canvas and bamboo is set up to shelter the crew. This tent is removed before fishing.

About a third of these boats have 2 or 3 watertight cargo holds under the forward deck.

Most C8-T2 are purse seiners and carry either an observer's chair mounted on the cabin or an observer's platform on a king post.

Nearly all of these boats carry registration papers.

ปล-๗๒

ใช้งาน

ประมาณ/สินค้า

ความยาวตลอดลำ	ความกว้างทุก	ก้นกรวด	ก้นนท	การขับเคลื่อน
๔-๑๖ ม.	๒-๓.๕ ม.	๕-๓๐	๖-๑๗	เครื่องยนต์
กินน้ำลึก	ข้างปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	
๐.๕-๑.๔ ม.	อ่าวไทยและทะเลอันดามัน	๖%	๑๕%	
ลักษณะลำ		ชนิดลำทะเลลึก/สินค้า		
หัวเรือทำเป็นลักษณะคล้ายกัน ทานหัวแหลมและขึ้น		นานชนิด		
สูงขึ้นมา ส่วนทวนท้ายตรงในแนวสูง แต่ท้ายเตี้ย				

ข่าวสารทั่วไป

เมื่อเหล่านักล่าปลาน้ำจืดจำนวนมากบริเวณปากแม่น้ำปาวบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ส่วนมากใช้วิธีวนล่อจับ และจะออกไปจับปลาซึ่งล่ออยู่ห่างฝั่งประมาณ ๓๐ ถึง ๔๐ ไมล์ เรือชนิดนี้บางครั้งจะใช้เป็นเรือสินค้าและมียูนิคัลที่ใช้เป็นเรือตรวจการณ

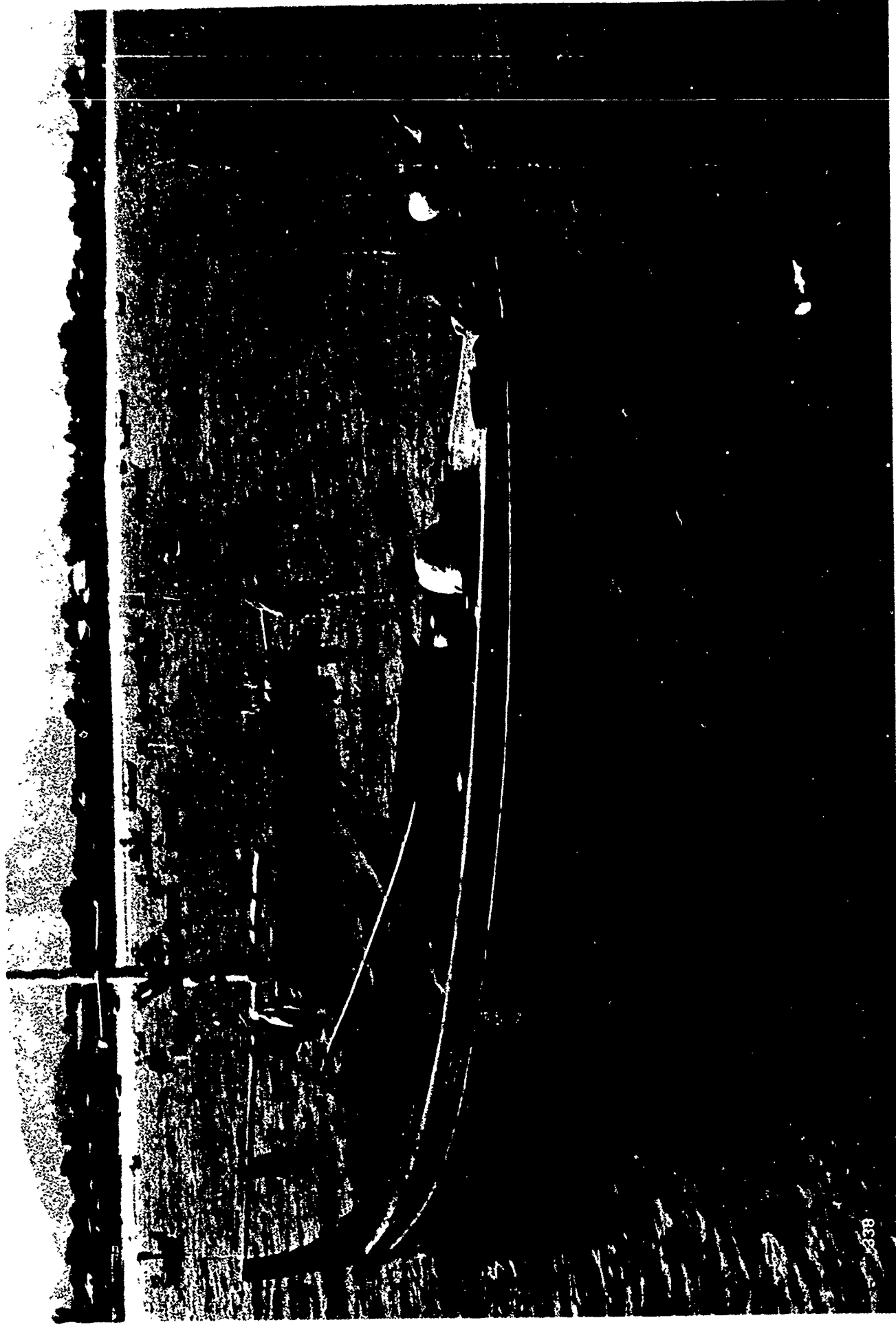
เนื่องจากมันกึ่งตึก ๆ สำหรับใช้ล่อหรือซ่อนเครื่องมือต่าง ๆ จึงต้องทำการจับปลาที่ออก

เรือประเภทชนิดนี้ประมาณหนึ่งในสามมีระวางสินค้าที่หนักแน่นป้องกันไม่ให้เข้า

C8-T2

C8-T2 Purse-Seine Fisher. Note Crosspieces on King Post for
Fish Watcher

เรือ ป.๘-๗๒ ที่เรือวนล้อมจับ ขอให้สังเกตดูไม้ขวางบนเสาใหญ่สำหรับผู้
เฝ้าดูฝูงปลา



C8-T2

Propulsion

The C8-T2 is powered by a 1- to 5-cylinder, 10- to 75-hp, inboard diesel engine. Fuel supply is normally 350 liters but ranges up to 900 liters. Light tools and spare parts, such as springs, valves, and injectors, are often carried.

Operational Information

Leaving home port early in the evening and returning in the morning, most purse-seining C8-T2 fish for bonito and chub mackerel. Some fish in daytime. Cargo boats occasionally make runs of up to two weeks in duration, carrying salt to coastal villages.

Cruising speed, gauged by time between two known landmarks, is about 5 kt loaded.

About half the C8-T2 fishing vessels in the Gulf preserve their catch (averaging 1,500 kg) in ice. The gill netters in the Andaman Sea bring in about 100 to 200 kg daily of Spanish mackerel, red snapper, bonito, cobia, and shark. They use no means of preservation.

Provisions of rice and fresh fish are usually cooked over a small charcoal stove.

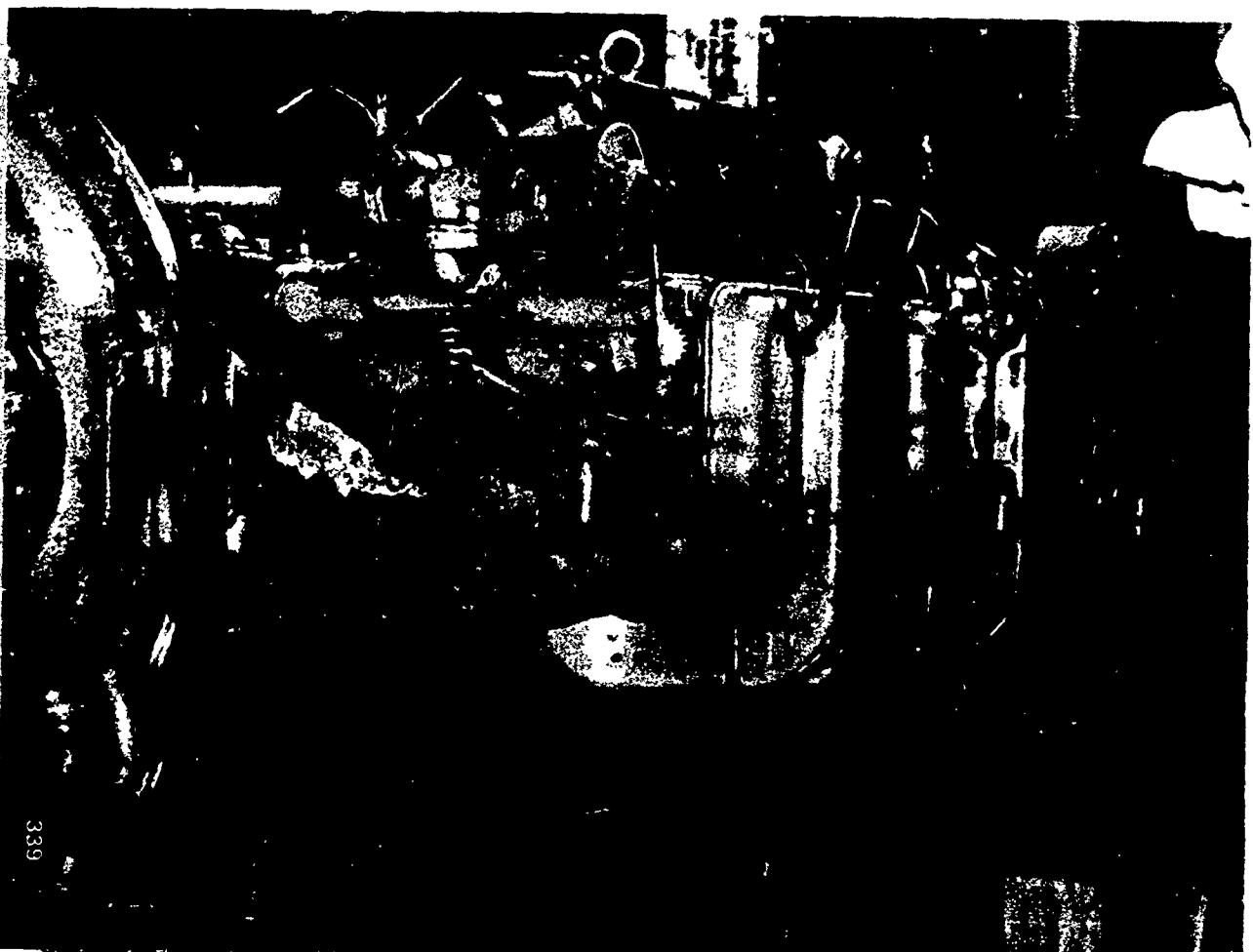
โดยมากเรือ ๒๕-๗๒ นี้ทำการจับปลาด้วยอวนล้อมจับ และนำขึ้นเรือหรือแทนลำมารับ
ที่ท่ากองเรือผู้ส่งปลา ถ้าเป็นแก๊งจะติดไว้บนหลังคาแก๊ง หรือถ้าเป็นแก๊งก็จะติดไว้บน
เสาใหญ่

เรือเหล่านี้เกือบทุกลำมีใบทะเบียนเรือติดไปด้วย

การขับกลื่อน

เรือ ๒๕-๗๒ ใช้เครื่องยนต์เซลกลางลำชนิด ๑ ถึง ๕ สูบ ขนาด ๑๐ ถึง ๗๕ แรงม้า
โดยปกติเรือนี้จะมีน้ำมันเชื้อเพลิง ๓๕๐ ถึง ๕๐๐ ลิตร เครื่องมือประเภทเบา ๆ และชิ้นส่วน
อะไหล่ที่มักจะนำติดไปด้วยได้แก่ สปริง ถังสูบ และตู้เย็นที่มีน้ำมันเชื้อเพลิง

5-Cylinder Diesel on 15-M C8-T2 Cargo Boat
เรือสินค้า ๒๕-๗๒ ยาว ๑๕ ม. ใช้เครื่องยนต์เซล ๕ สูบ



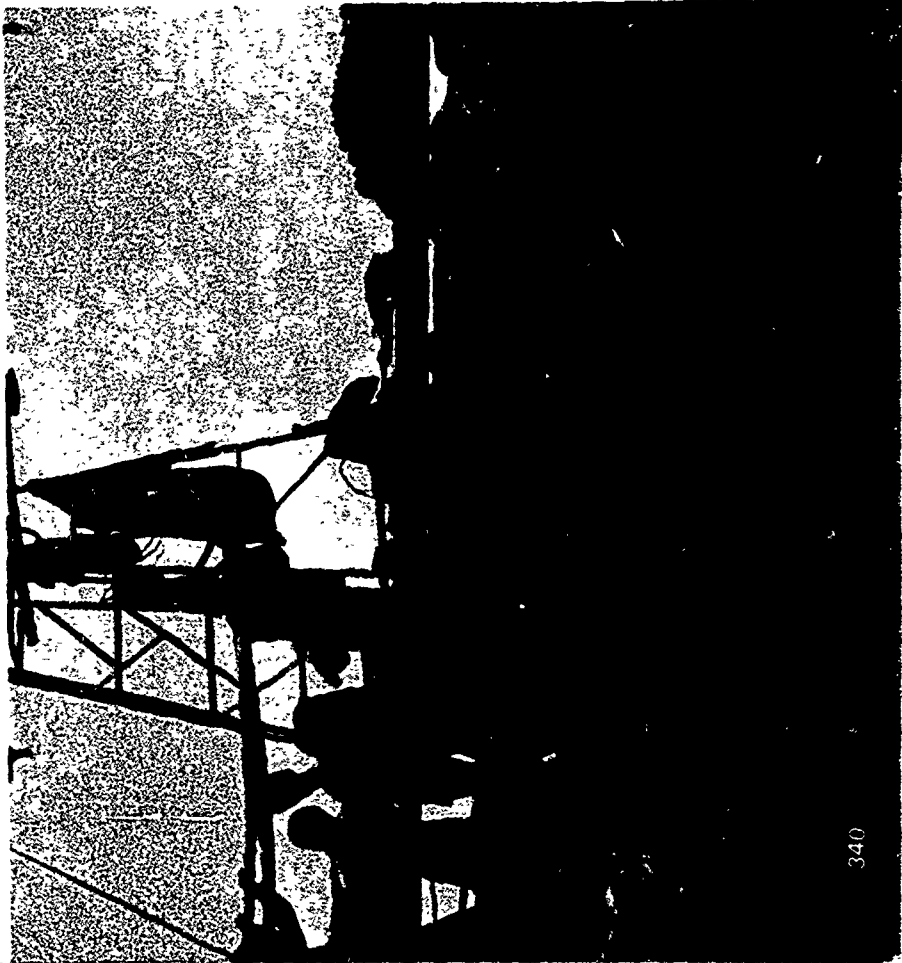
C8-T2

Equipment

The boats usually have no cargo-handling equipment. Most C8-T2 have a manual bilge pump, but some have a centrifugal pump.

Anchor are metal, sometimes with a wood crosspiece, and about half the boats of this type carry two anchors. Anchor cables are mostly nylon up to 100 m in length.

In the Gulf two or three electric lights are normal, and about half the boats also carry a portable electric floodlight. Lanterns are carried on the Andaman Sea gill netters. The C8-T2 have no safety equipment. The crew relies on empty oil drums and net floats in an emergency.



การปฏิบัติงาน

เรือ ป.๘-๗๒ ที่ใช้อวนล้อมจับปลาโอและปลาทุกละส่วนมากจะออกจกท่าตอนเย็นและกลับตอนเช้า แต่ก็มีบางลำที่จับปลาในเวลากลางวัน ที่เป็นเรือสินค้าบางลำจะออกเรือไปเป็นเวลานานถึงสองสัปดาห์เพื่อบรรทุกเกลือไปส่งตามหมู่บ้านชายทะเล

ความเร็วเดินทางของเรือเมื่อบรรทุกเต็มที่จะได้ประมาณ ๕ นอต ความเร็วนี้ไดมาจากอัตราค่าเวลาและระยะทางที่เรือแล่นผ่านที่หมายบนฝั่งสองแห่ง

เรือ ป.๘-๗๒ ประมาณครึ่งจำนวนจะเก็บรักษาสัตว์ทะเลที่จับได้ (โดยเฉลี่ย ๑,๕๐๐ กก.) ด้วยน้ำแข็ง เรือที่ใช้อวนติดตาในทะเลอันดามันจับปลาได้ราววันละ ๑๐๐ ถึง ๒๐๐ กก. ได้แต่ปลาอินทรี ปลากระพงแดง ปลาโอ ปลาช่อนทะเล และปลาลากลาย เรือเหล่านี้ไม่มีการเก็บรักษาแต่อย่างใด

เสบียงอาหารมักมีข้าวสารกับปลาสด และหุงต้มด้วยเตาถ่านขนาดเล็ก

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป.๘-๗๒ โดยปกติไม่มีเครื่องยกของ ส่วนมากมีสับโยก ๑ เครื่องเพื่อใช้สับน้ำทอ้งเรือ บางลำก็ใช้สับหอยโข่ง

สมอทำด้วยโลหะ และบางครั้งก็ใช้ไม้ทำเป็นกะสมอ เรือชนิดนี้ประมาณครึ่งหนึ่งมีสมอสองตัว ส่วนมากสายสมอใช้เชือกไนลอนยาวไม่เกิน ๑๐๐ ม.

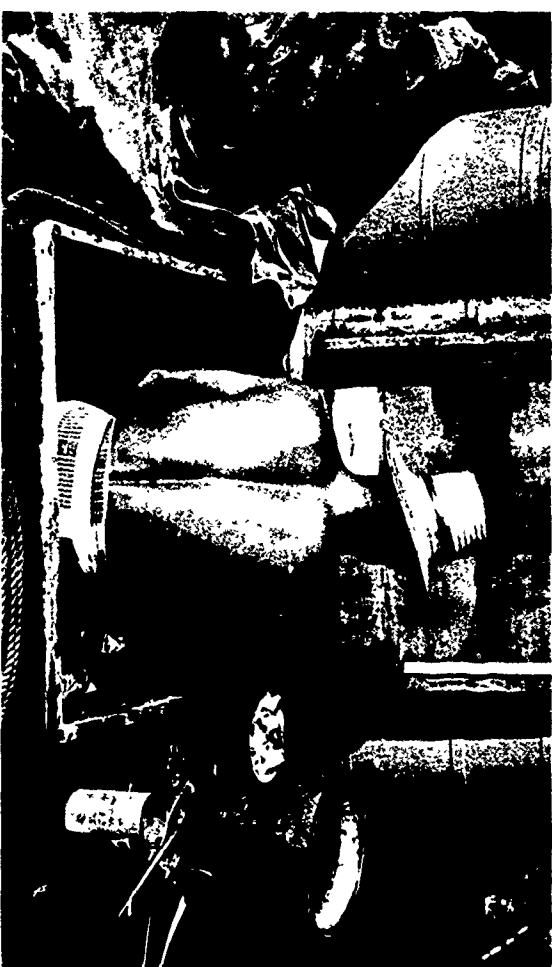
โดยปกติเรือที่อยู่ในอ่าวไทยจะมีโคมไฟไฟส่องหรือสามดวง ประมาณครึ่งหนึ่งของเรือไม่มีโคมฉายไฟที่ชนิดหัวได้ไปด้วยหนึ่งดวง ส่วนเรือที่ใช้อวนติดตาในทะเลอันดามันจะใช้โคมรัว เรือเหล่านี้ไม่มีเครื่องช่วยชีวิต ในทะเลฉุกเฉินจะใช้ถังน้ำมันปลั่วและทุ่นลอยของอวน

Purse - Seine Nets Stowed on Deck of Night Fisher. Note Observer's Chair Is Mounted on the Cabin
อวนล้อมจับวางไว้บนศาลฟ้าเรือประมงที่ปฏิบัติงานในเวลากลางคืน ขอให้สังเกตเก้าอี้ของได้กั้งติดไว้บนก้ง

1. C8-T2 Purse Seiner, Showing Observer's Platform on King Post



2. Forward Hold Access
3. Anchor Secured to Frame of Observer's Chair



C8-T2

Only about half the boats have a compass, while the others navigate by land-marks or stars. A few C8-T2 have radio receivers, but none has a transmitter.

Crew

Crews of 8 to 19, working as partnerships, operate the purse-seine fishing boats. The gill netters have crews of 3. Net-patrol boats need only 2 in the crew.

Military Potential

C8-T2 could be used for troop or supply transport along the coast. They are limited to waters deep enough for their 1-m draft.

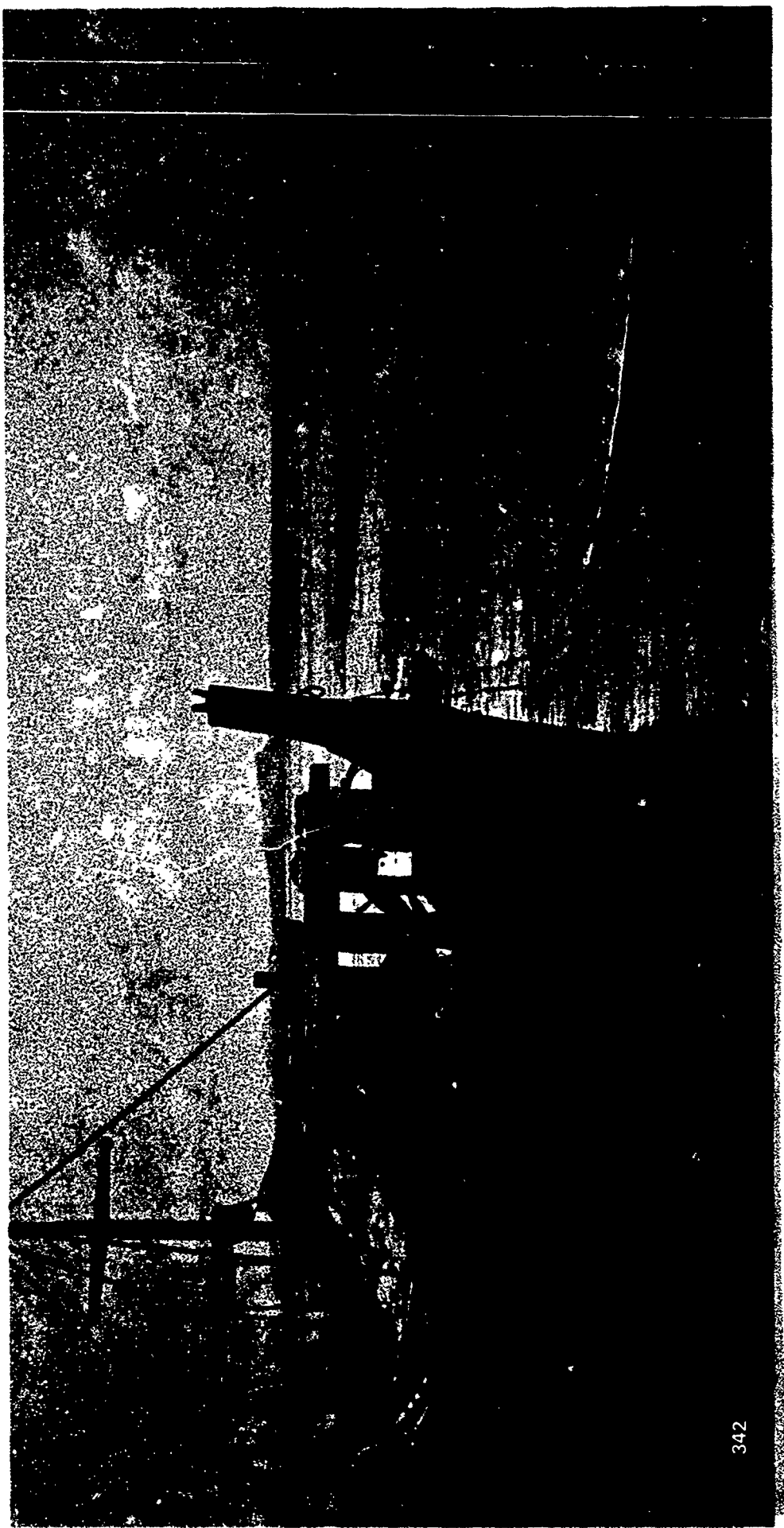
เรือเหล่านี้ประมาณครึ่งหนึ่งเท่านั้นมีเข็มทิศใช้ ส่วนอีกครึ่งหนึ่งใช้เดินเรือโดยอาศัยการเทียบฝั่งเรือดวงดาว มีเพียงไม่กี่ลำที่มีเครื่องวิทยุ แต่ไม่มีเครื่องส่ง

คนประจำเรือ

เรือที่ใช้จับปลามีคนประจำเรือ ๘ ถึง ๑๙ คน ทำงานโดยเป็นหุ้นส่วนกัน เรือที่ใช้ทอดตาข่ายมีคนประจำเรือ ๓ คน เรือที่ใช้เป็นเรือตรวจการณ์จะว่างอวนลอย จะมีคนประจำเรือเพียง ๒ คนเท่านั้น

ศักยภาพในทางทหาร

เรือ ป.๘-๗๒ นี้ สามารถใช้ลำเดียวทหารหรือสิ่งอุปกรณ์ตามชายฝั่งได้ จัดจากัดของเรือประเภทชนดินก็ถือ กันน้ำลึก ๑ ม. และน้ำหนักเข้าไปได้จะต้อมมีความลึกพอ



OBSERVED AREA OF OPERATION
ย่านปฏิบัติงานที่พบเห็น



- 1. Trat
ตราด
- 2. Chanta Buri
จันทบุรี
- 3. Rayong
ระยอง
- 4. Chon Buri
ชลบุรี
- 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา
- 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ
- 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร
- 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม
- 9. Phetchaburi
เพชรบุรี
- 10. Phrachuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์

11. Chumphon
ชุมพร

12. Ranong
ระนอง

CS-T3





08-13



C8-T3			TYPE		CARGO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION		
11 - 17 m	3 - 4 m	10 - 18	7 - 12	1 diesel engine		
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY		TYPE FREQUENCY	
1.3 - 1.7 m	Northern Gulf		6 %		2 %	
RECOGNITION FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO		
Double-ended. Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical stempost. Long cabin aft				Salt, coconut, clay and thach		

General Information

C8-T3 are motorized cargo vessels which have been converted from old sailers. They transport cargoes such as salt, coconut, and clay for making bricks between coastal villages in the upper Gulf.

The arched cabin of wood or bamboo is used mainly for stowage of cargo. A tarpaulin or canvas supported on a fore-and-aft pole, or a more permanent thatched roof, may be erected abaft the cabin as a shelter for the crew.

C8-T3 carry registration papers.

Propulsion

The C8-T3 is powered by a 1- to 3-cylinder diesel engine of up to 29 hp with fuel reserve as large as 400 liters. The engine is started either manually

ปส-๗๓			ใช้งาน		สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ก้นกระด	ก้นนก	การรับเคลื่อน	ทิศทาง • เครื่อง	
๑๑-๑๖ ม.	๓-๔ ม.	๑๐-๑๕	๗-๑๒	ทิศทาง	ทิศทาง • เครื่อง	
ก้นเล็ก	ข้างปฏิบัติงาน	พบเรือประเภนี้		พบเรือชนิดนี้		
๑.๓-๑.๗ ม.	บริเวณก้นอ่าวไทย	๖%		๒%		
ลักษณะทางจำ	หัวเรือทาบเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวจนครบและหันสูง			รูปร่างลักษณะเฉพาะที่จับได้/สินค้า		
ขั้วบน	ส่วนทวนหน้าใช้สังเค็ดรในแนวค้ง แก้วท้ายยาว			เกล็ด, มะพร้าว, ต้นมะพร้าว/เรือ		
				อัฐ, จากบุงหลังคา		

ချာသာတံင်

เรือ ปส-๑๓ เป็นเรือสินค้าที่ติดเครื่องยนต์ดีเซลดัดแปลงมาจากเรือใบเก่า ๆ ใช้ล่าสัตว์
สินค้าระหว่างหมู่บ้านชายทะเลต่างๆ บริเวณถนนอำเภอไทยซ่งใต้เกล็ดลอ มะพร้าว และคิน
แทนขาวใช้ทำอาชีพ เป็นต้น

เก่งกาจด้วย ไม่หรือไง! เสด็จตามขัดกัน นัฏษณะเป็นประทุพเนทน์ถึงขวางกับตัวเรือ เพื่อ
รับเสด็จลิ้นคัมภีร์ส่วนใหญ่ และรู้สำนัมนัสน์สัจนิยมในทางวิญญานนั้นที่พาคนระหว่างหัวเรือ
กบท้ายเรือ หรือถ้าเป็นหลังลำมุงคือจกอกข้างถาวร (ขวา) ทางท้ายถั่ง เพื่อใช้เป็นที่พัก
อาศัยของคนประจำเรือ

เรือประมง-๗๓ น. มีใบทะเบียนเรือติดไปคล้าย

C8-T3

or electrically. In addition to tools for making emergency repairs, spare pistons and packing are usually carried.

Operational Information

The cargo runs made by C8-T3 during all seasons may keep the boats from home port 6 to 14 days. During this time the vessels call at many ports in the upper Gulf. Water and some provisions are often carried for the whole trip. The food, consisting of rice, meat or fish, and vegetables, is prepared on a charcoal stove.

While C8 - T3 have a transistor radio for receiving messages, none carries a transmitter. No navigational equipment is used. Maximum speed is estimated at 7 kt.

Equipment

Cargo is transported by the crew or porters without the aid of mechanical equipment.

Broad, Low Cabin or Canopy Amidships Protects Cargo of Coconut, Salt, or Thatch



การขับเคลื่อน

เรือ ป๘-๗๓ ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ชนิด ๑ ถึง ๓ สูบ ขนาดไม่เกิน ๒๕ แรงม้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิง ๔๐๐ ลิตร เครื่องยนต์เริ่มเดินเครื่องโดยไขว้น้ำมันหรือด้วยไฟฟ้า นอกจากนี้จะมีเครื่องมือสำหรับใช้ซ่อมทำลูกเดินแล้ว ยังมีลูกสูบและปะเก็นอะไหล่ติดไปด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๘-๗๓ ที่เป็นเรือสินค้าจะใช้ลำเลียงสินค้าออกตลอดทุกฤดูกาล แต่ละเที่ยวที่ออกไปใช้เวลา ๖ ถึง ๑๔ วัน โดยแวะตามท่าเรือต่างๆ ในบริเวณก้นอ่าวไทย สำหรับน้ำจืดและเสบียงอาหารบางอย่างมักจะเตรียมไปให้พอตลอดเที่ยว อาหารก็นำไปได้แก่ ข้าวสาร เนื้อ หรือปลา และผัก การหุงต้มในเรือใช้เตาถ่าน

เรือ ป๘-๗๓ มีเครื่องรับวิทยุทราณศัสเตอร์ไปด้วยเพื่อรับฟังข่าว แต่ไม่มีเครื่องส่งและไม่มีเครื่องอุปกรณ์การเดินเรือใดๆ ทั้งสิ้น มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๑ นอต

เก่งเคยกว้าง หรือที่ริมกลางลำเพื่อป้องกันกันมีมะพร้าว เกือบ หรือจาก มุงหลังคา

C8-T3

The larger C8-T3 have centrifugal bilge pumps, while the smaller vessels have hand pumps. Ground tackle consists of a metal anchor attached to a cable up to 100 m in length.

The craft are equipped with either a single light mounted atop the cabin or 1 light on each side of the cabin. A hand-held floodlight is often part of the equipment. Some C8-T3 carry life jackets or a small boat suitable for use as a lifeboat.

เครื่องอุปกรณ์

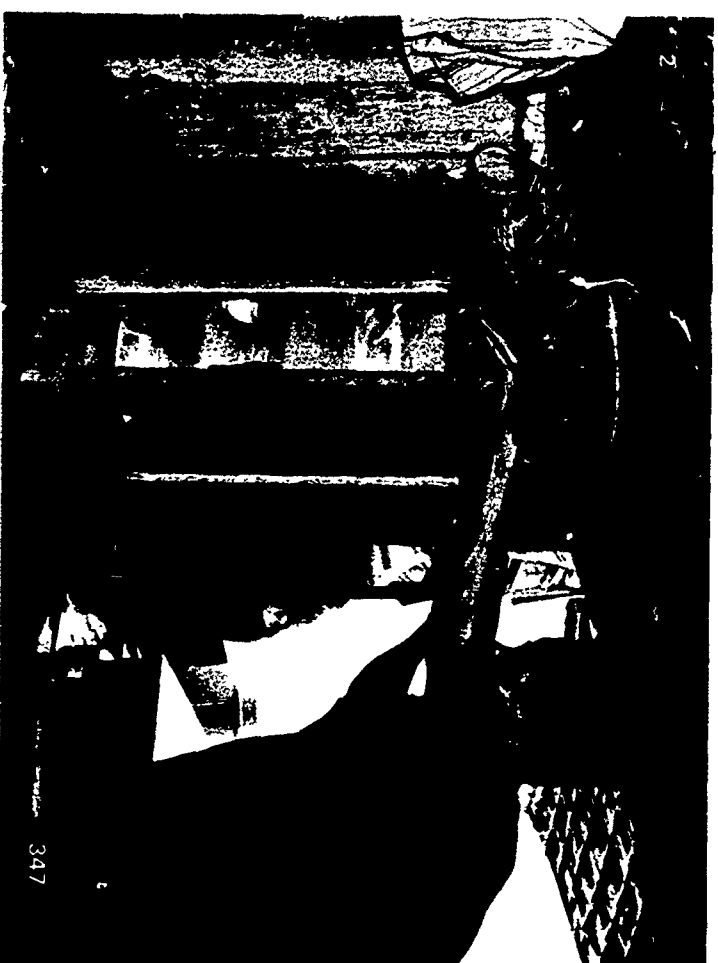
การขนส่งถังน้ำมันลงเรือจะใช้คนประจําเรือหรือคนงานที่ทำเป็นผู้ขน โดยไม่มีเครื่องมือกลช่วยเลย

เรือ ปส-๕๓ ขนาดใหญ่มีตู้ปั้มนํ้าทํองเรือชนิดหยอยโซ่ ส่วนเรือขนาดเล็กจะใช้ปั้บโซกนํ้ามือโลหะหนึ่งตัว และสายสมนอขาไม่เกิน ๑๐๐ ม.

เรือมีปั้บไฟฟ้าแรงเดียวติดอยู่บนหลังคาถัง หรือติดไว้ข้างถังการาบเลควง อุปกรณ์ที่มักจะมํ้ากอย่างหนึ่งก็คือโคมฉายชนิดหัวไต้ เรือ ปส-๕๓ บางลำจะมีเสื้อชูชีพ หรือบรรทุกเรือเล็ก ไปควัซหนึ่งลำเพื่อใช้เป็นเรือช่วยชีวิต

1. Oil Drums in Hold of C8-T3
2. Galley of C8-T3

๑. ถังน้ำมันล่อลิ้นในระหว่างบรรทุกของเรือ ปส-๕๓
๒. ห้องครัวในเรือ ปส-๕๓



C8-T3



Crew

The crew numbers 2 to 5.

Military Potential

The Thai C8-T3 cargo boat with its completely covered cargo space is ideal for transporting either military supplies or men. However, this usefulness is curtailed by the fact that they operate in a relatively limited geographic area.

คนประจำเรือ

คนประจำเรือมีจำนวน ๒ ถึง ๕ คน

ศักยภาพทางทหาร

เรือสินค้า ป.๘-๙๓ มีระวางบรรทุกที่หลังคาประทุนคลุมอย่างเรียบร้อย จึงเหมาะที่จะใช้ในการลำเลียงทหารและอุปกรณ์ทางทหารเป็นอย่างดี แต่ถึงอย่างไรก็ตามประโยชน์ดังกล่าวนี้จะถูกจำกัดโดยที่เรือเหล่านี้จะถูกปฏิบัติงานได้เฉพาะในบางท้องถิ่นเท่านั้น

1. Twin Anchors and Dinghy on Bow of C8 - T3
2. Stern View of C8 - T3 Showing Rudder Shaft Passing Through Sternpost

๑. เรือ ป.๘-๙๓ มีสมอ ๒ คิวและเรือเล็กวางอยู่หัวเรือ
๒. ภาพท้ายเรือ ป.๘-๙๓ แสดงให้เห็นแกนหางเสือเจาะผ่านทวนท้าย

CLASS 8 - TYPE 10

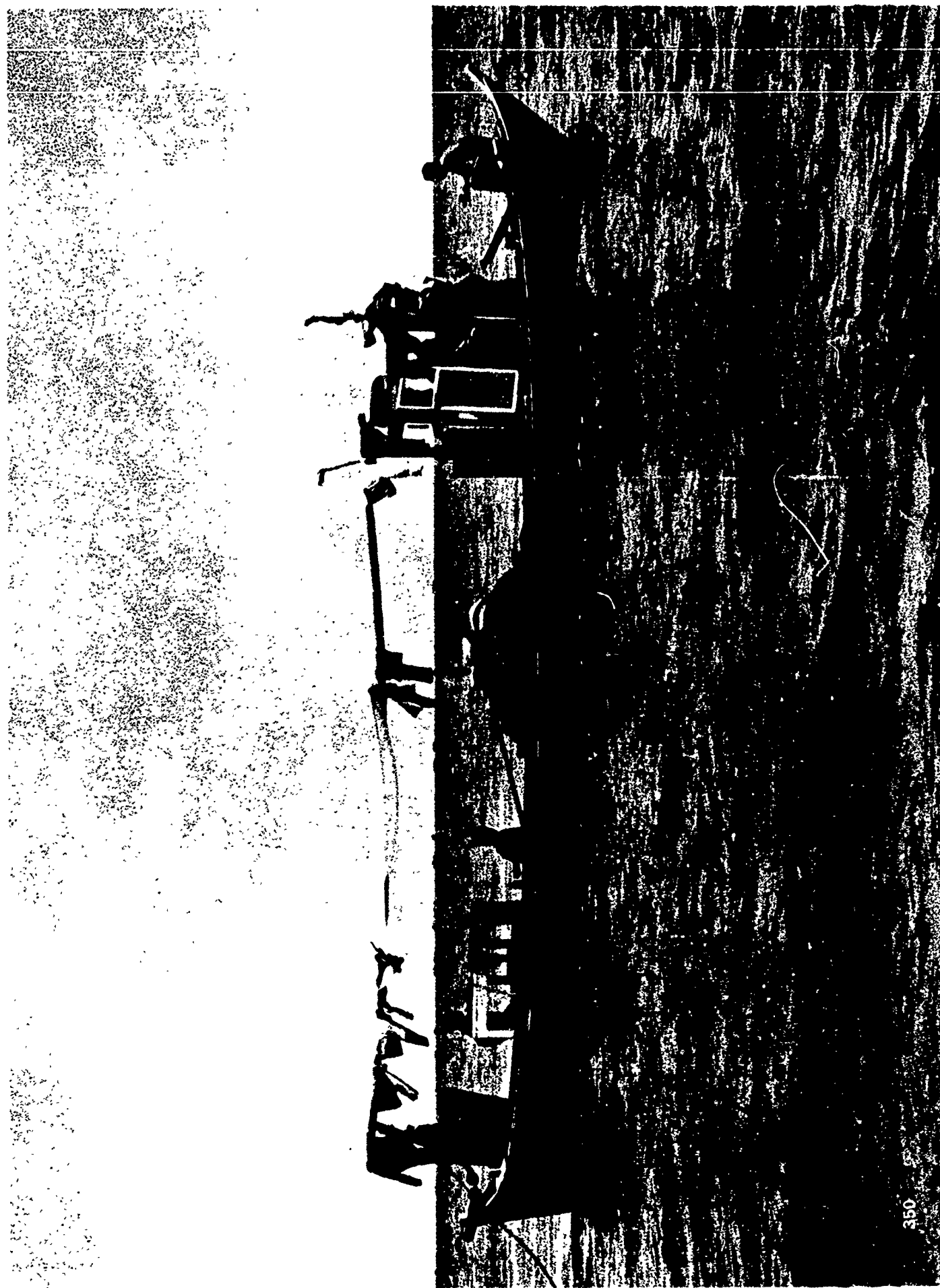
OBSERVED AREA OF OPERATION ข้ามนกขัตติยานพบนต้น

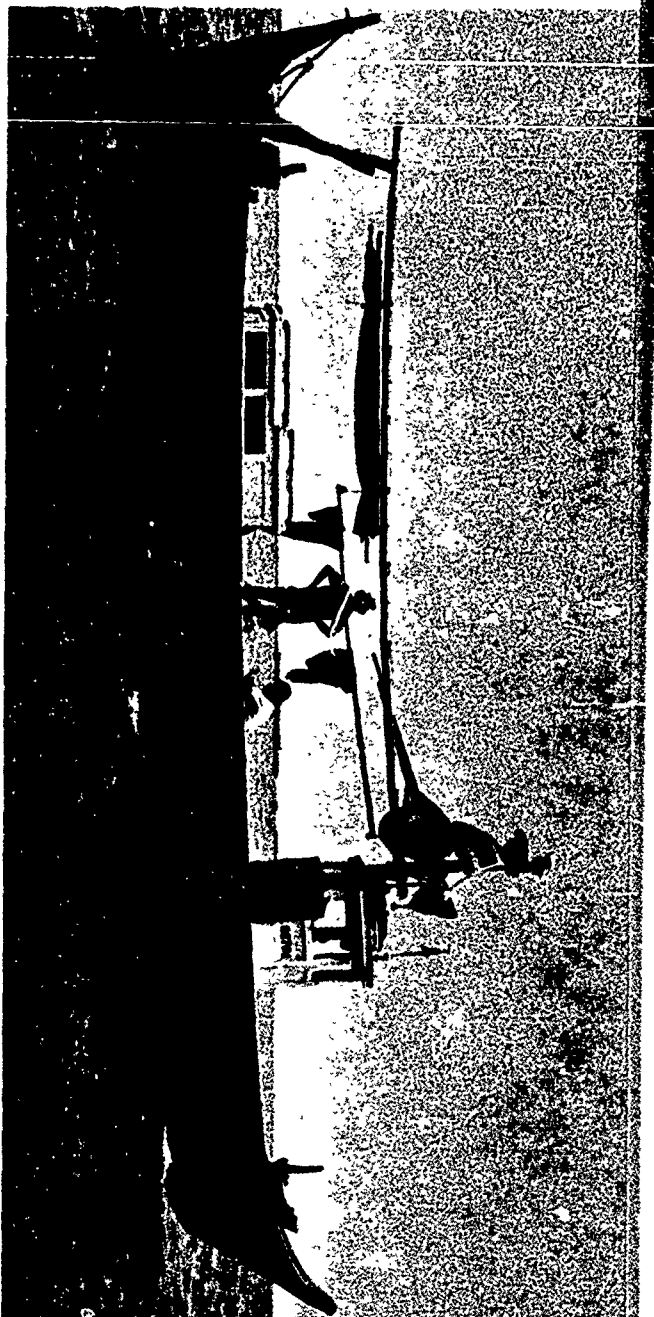


1. Trat
ตราด
2. Chanta Buri
จันทบุรี
3. Rayong
ระยอง
4. Chon Buri
ชลบุรี
5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา
6. Samut Prakan
สมุทรปราการ
7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร
8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม
9. Phetchaburi
เพชรบุรี
10. Phachup Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์
11. Chumphon
ชุมพร

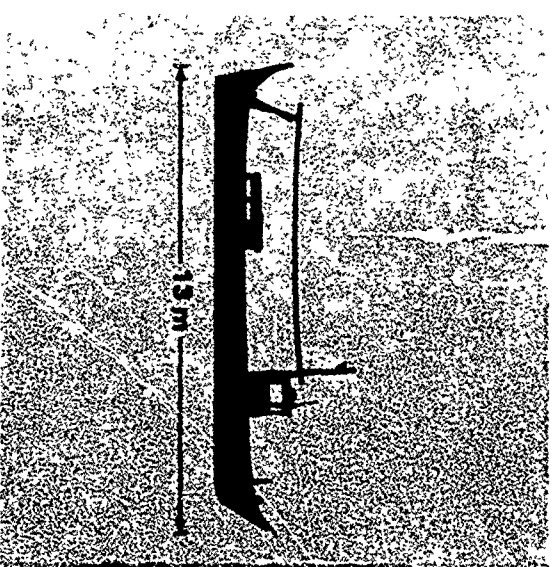
12. Samut Thani
สมุทรธานี
13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช
14. Songkhro
สงขลา
15. Pattani
ปัตตานี
16. Nakhon Phanom
นครพนม
17. Samut
สมุทร
18. Trang
ตรัง
19. Kanchi
กานจิ
20. Phnom
พนม
21. Phang-Nga
พังงา
22. Ranong
ระนอง

CB-T10





C8-T10



C8-T10		TYPE			FISHING	
LCA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION		
13 m	3 - 4.5 m	10 - 12	6 - 8	1 diesel engine		
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY		
0.9 - 1 m	Northern Gulf		6%	3%		
RECOGNITION FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO		
Double-ended. Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical stempost. Cabin forward and aft				Varied		

General Information

A high cabin forward for the helmsman and a low cabin aft to cover the engine are distinguishing features of type 10 boats of this class. Most C8-T10 also carry a long bamboo pole which extends from the forward cabin to the stern and is used to support nets, a canvas shelter for the crew, or the crew's laundry.

The C8-T10 are versatile craft. Some may fish for mussel 5 months a year and purse seine the rest of the time. Others are trawlers. C8-T10 vessels also may tow boats out to work bamboo stake traps.

Most C8-T10 carry registration papers.

ป.๘-๗๑๑				ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินทอด	กินเผา	การขับเคลื่อน	เครื่องยนต์		
๑๓ ม.	๓-๔.๕ ม.	๑๐-๑๒	๖-๘		๑ เครื่อง		
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน		พบเรือประเภทนี้		พบเรือชนิดนี้		
๐.๕-๑ ม.	บริเวณอ่าวไทย		๖%		๓%		
ลักษณะจากหัว				ชนิดลัดหัวและก้นปัด/ลัดท้าย			
หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน ทวนหัวของเรือและทวนหางของเรือมีส่วนทวนที่ตรงในแนวค้ำ มีทั้งหัวก้นท้าย				นันทาชนิด			

ข่าวสารทั่วไป

นี่ถึงสูงทางหัวเรือเป็นห้องอู่ท้าย และเตี้ยตรงท้ายเรือเป็นห้องเครื่อง ซึ่งบอกลักษณะให้ทราบว่านี่เป็นเรือชนิดที่ ๑๐ ของเรือประเภทนี้ เรือ ป.๘-๗๑๑ นี้ ส่วนมากมีคานไม้ไผ่ยาวพาดอยู่ระหว่างคานหัวเรือและท้ายเรือ ใช้เป็นที่สำหรับแขวนอวน กางพาคานผ้าใบให้คนประจำเรือพักอาศัย หรือตากเสื้อผ้า

เรือ ป.๘-๗๑๑ นี้เป็นเรือที่ใช้การเดินตามชนิด บางลำใช้จับหอยแมลงภู่น้ำลึก ๕ เดือน เวลาที่เหลืออีก ๗ เดือนก็ใช้จับปลาด้วยอวนล้นจับ ส่วนนอกนั้นใช้ฉวนลาก หรืออาจใช้ลากอวนเรือออกไปจับปลาที่เข็ระอีกด้วย

เรือ ป.๘-๗๑๑ นี้ ส่วนมากมีใบทะเบียนเรือติดไปด้วย

C8-T10

C8-T10 With Mussel Harvest Stowed Forward

เรือ ป.ช.๑๐ มีหอยแมลงภู่กองไว้ที่หัวเรือ



Propulsion

Most CB-T10 have 2-or-3-cylinder diesel engines delivering about 22 hp. Fuel supply runs to 200 liters. Few tools are carried, and spare parts are rare.

Operational Information

Most CB-T10 fish during the day 5 to 10 miles offshore in the upper Gulf. A typical daily catch weighs 500 kg, but it may run to 4,000 kg during the mussel season.

Cruising speed is estimated at about 5 kt empty.

Equipment

CB-T10 have no cargo handling equipment except for bamboo baskets or wooden boxes which the crew or porters use to offload.

These boats generally carry a metal anchor held by a nylon cable up to 80 m in length. They have standard running lights, and about half of the boats have a portable electric spotlight. Life jackets are usually provided for the crew, but the boats carry no navigation equipment or radio.

การจับปลาทู

เรือ ป.๕-๕๐๐ ส่วนมากใช้เครื่องมือชนิดที่เรียกว่า ๒ หรือ ๓ ทุบ ขนาด ๒๒ แร่งมีความจุน้ำมันเชื้อเพลิง ๒๐๐ ลิตร มีเครื่องยนต์สองเกียร์ไปข้างหน้าเล็กน้อย และใช้ใบเรือที่ฐานตัวน้อยใหญ่

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

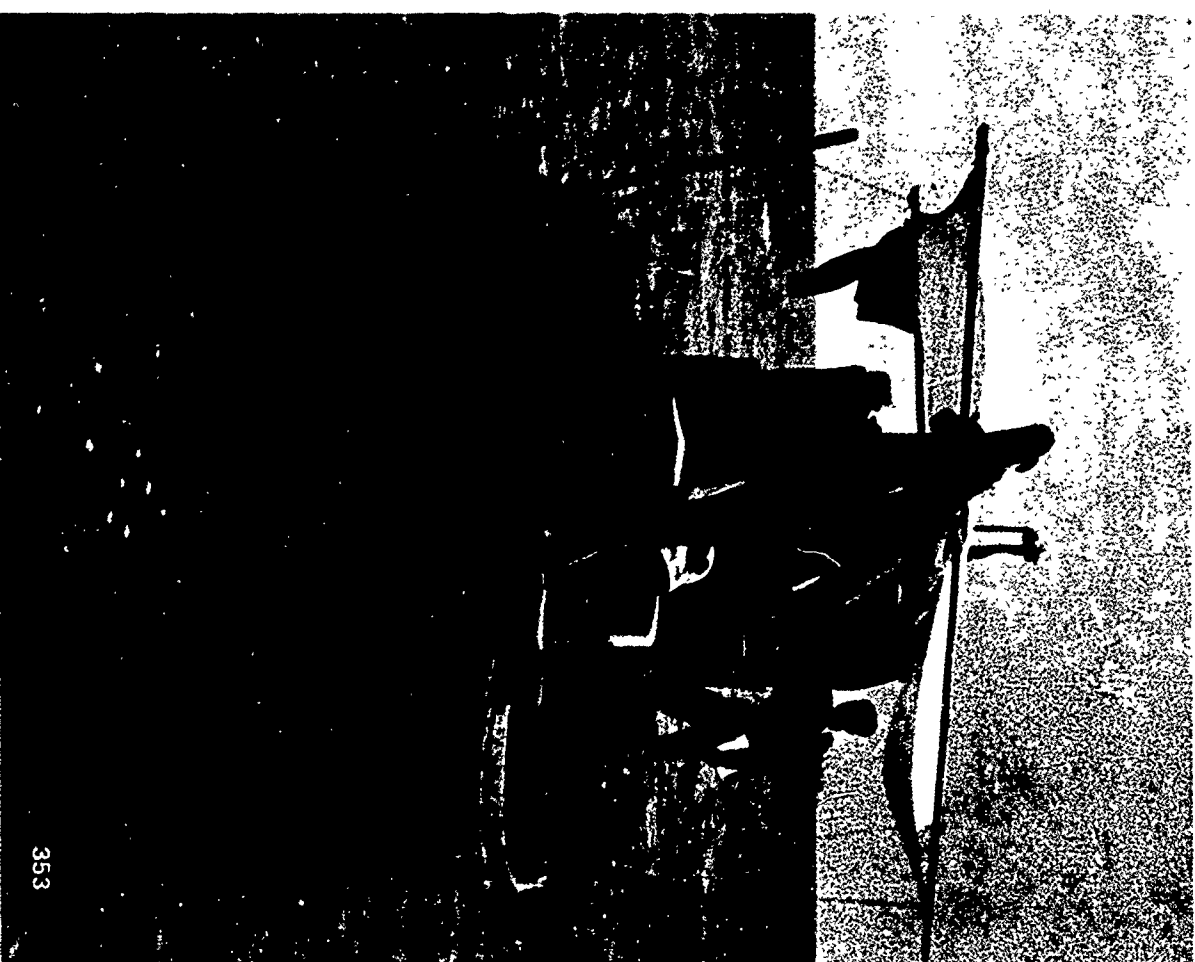
เรือ ป.๕-๕๐๐ นี้ส่วนมากจับปลาในเวลากลางวัน และออกไปห่างฝั่งในระยะ ๕ ถึง ๑๐ ไมล์ บริเวณที่จับปลาไทย สัตว์ทะเลที่จับได้โดยทั่วไปมีขนาดประมาณ ๕๐๐ กก. แต่ในฤดูจับหอยนางรมจะจับได้ถึง ๔,๐๐๐ กก.

ความเร็วแล่นทางทะเลเรือเปล่าประมาณ ๕ นอต

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป.๕-๕๐๐ ไม่มีเครื่องขกของ นอกจากจะใช้คนประจำเรือหรือคนงานเป็นผู้ขนถ่ายขนจากเรือ โดยใส่ถังหรือถังไม้

View of CB-T10 From Astern, Showing Crew Shelter and Mussel Catch
ภาพท้ายเรือ ป.๕-๕๐๐ แสดงให้เห็นที่พักอาศัยของคนประจำเรือ และหอยนางรมที่จับมาได้



C8-T10

Crew

These craft are usually operated by a 5- to 8-man crew.

Military Potential

C8 - T10 could be used as landing craft or for ferrying supplies from a larger ship. They could also serve as towboats.

Because of their versatility these boats do not have a typical operation pattern. Any change would not be noticed unless they were found far from their home port.

C8-T10 With Small Dip Net on Fore-and-Aft Pole. Note Drum for Fuel by Forward Cabin

เรือ ป.๘-๙๐ มีส่วอยู่บนคานพาดจากหัวเรือไปท้ายเรือ จะสังเกตเห็นถังน้ำมันเชื้อเพลิงวางอยู่ใกล้กึ่งหัวเรือ

เรือเหล่านี้ใช้สมอโลหะ สายสมอใช้เชือกในลอนยาวไม่เกิน ๔๐ ม. มีไฟเรือเดินตามแบบมาตรฐาน ประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้มีโคมฉายระยะไกลแบบหัวได้ใช้ไฟฟ้า และมีเสื้อชูชีพตามจำนวนคนประจำเรือ แต่ไม่มอุปกรณ์การเดินเรือหรือวิทยุเลข

คนประจำเรือ

โดยปกติเรือเหล่านี้ใช้คนประจำเรือ ๕ ถึง ๘ คน

ศักยภาพทางการทหาร

เรือ ป.๘-๙๐ มี อาจใช้เป็นเรือเล็กสำหรับเกยหาดยกพลขึ้นบก หรือใช้ลำเลียงสิ่งอุปกรณ์เรือใหญ่ขึ้นบกก็ได้ และยังใช้เป็นเรือลากจูงได้อีกด้วย

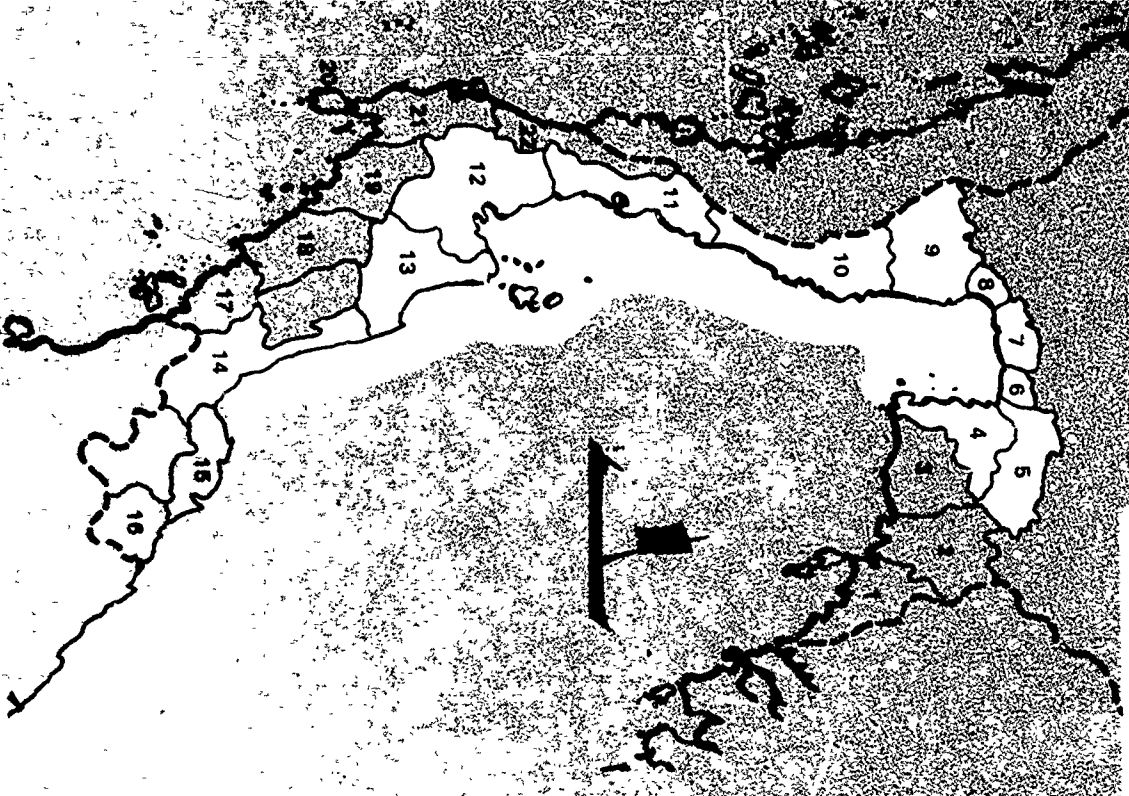
เนื่องจากเรือเหล่านี้สามารถใช้ปฏิบัติงานได้หลายอย่าง จึงไม่ได้กำหนดแบบการปฏิบัติงานทั่ว ๆ ไปไว้ ถ้าจะมีการดัดแปลงอย่างหนึ่งอย่างใด ก็จะสังเกตไม่เห็น นอกจากจะพบในท่าทางไกลออกไป จากท่าจอดพักมาก ๆ



CLASS 8 - TYPE 11

OBSERVED AREA OF OPERATION

ข้ามนกบินครา



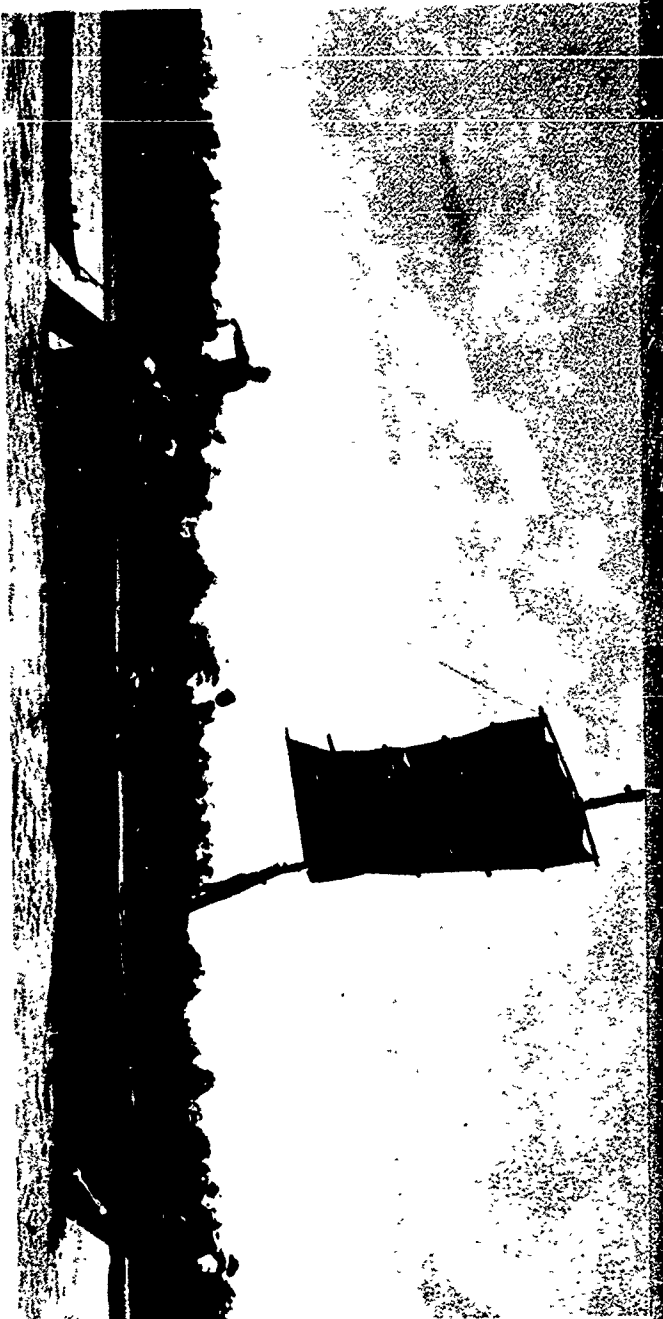
1. Trak
2. Chachoengsao
3. Ayutthaya

12. Surat Thani
13. Nakhon Si Thammarat
14. Songkhla

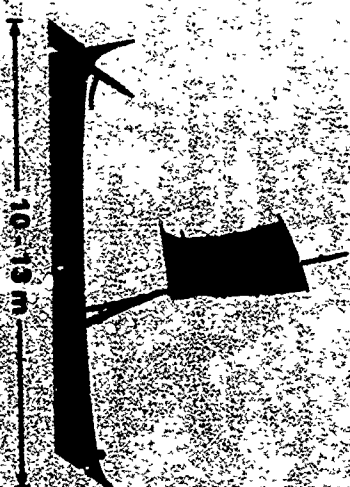
4. Chon Buri
5. Chachoengsao
6. Samut Prakan
7. Samut Sakhon
8. Samut Songkhram
9. Phetchaburi
10. Phrae
11. Chumphon
15. Pattani
16. Narathiwat
17. Sarawak
18. Trang
19. Krabi
20. Phuket
21. Phang-Nga
22. Ranong

CS-T11





C8-T11



C8-T11		TYPE		FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
10 - 13 m	2.5-3.5 m	6 - 11	4 - 7	1 sail; 1 gasoline engine	
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY		TYPE FREQUENCY
0.5 - 1 m	Northern and western Gulf		6 %		13 %
RECOGNITION FEATURES					
Double-ended. Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical sternpost. Single-masted sailer.				TYPE OF CATCH / CARGO	
				Spanish mackerel, rakegilled mackerel, mussel, trevally	

General Information

The C8-T11 is simply a C8-T14 with a sail. The sail is used only during those 5 months from March to July when strong winds are blowing. The rest of the time it relies on a long-shaft, outboard gasoline engine.

These boats mostly work stationary fishing equipment, such as bamboo-stake traps and set nets, and operate fairly close to shore in the northern Gulf from Samut Prakan to Chon Buri. A few are found in the western waters of the Gulf. These rarely have engines.

When carrying sail, the mast, often 14 m high, is stepped just forward of amidships and is raked sharply aft. Fewer than half have hatches since some decks consist of only a few widely spaced planks. Often a Y-shaped post near the stern supports the rudder.

C8-T11 carry no registration papers.

ปล-ช๑๑

ใช้งาน

ประมง

ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินกรวด	กินน้ำ	การขับเคลื่อน
๑๐-๑๓ ม.	๒.๕-๓.๕ ม.	๖-๑๑	๔-๖	ใบ น้มน้ำ ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงานบริเวณหน้าอ่าวไทย	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	
๐.๕-๑ ม.	และอ่าวไทยฝั่งตะวันตก	๖%	๑๓%	
ลักษณะทั่วไป		ชนิดสัตว์ทะเลที่จับได้/สินค้า		ปลาอินทรี ปลาหลัง ปลาไม่เงา
หัวเรือทำขึ้นด้วยไม้และเหล็ก		พบเรือประเภทนี้		พบเรือประเภทนี้
หัวเรือทำขึ้นด้วยไม้และเหล็ก		พบเรือประเภทนี้		พบเรือประเภทนี้

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ปล-ช๑๑ นี้ ก็คือเรือ ปล-ช๑๔ ที่คิดใบ ใบนี้จะมีใช้เพียงในระยะเวลา ๕ เดือน ตั้งแต่เดือนมีนาคมถึงเดือนกรกฎาคม ซึ่งเป็นระยะเวลาที่ลมแรง นอกจากระยะเวลาดังกล่าวแล้ว จะใช้เครื่องยนต์ทางยาวประเภทยาน้ำมัน

เรือเหล่านี้ส่วนมากจะจับปลาด้วยเครื่องมือประเภทประจักษ์ เช่น โปะ และอวน ทางกันชนิดต่าง ๆ ออกปฏิบัติงานใกล้ฝั่งบริเวณอ่าวไทย ตั้งแต่จังหวัดสมุทรปราการถึงชลบุรี ส่วนทางแถบแม่น้ำด้านตะวันตกของอ่าวไทยจะมีไม่มากนักและไม่ใช่เรือ

ถ้าเป็นเรือใบใบ เตากระโถนกับมีความสูง ๑๔ ม. ซึ่งอยู่กลางลำก่อนไปทางหัวเรือ และมีลักษณะออกไปทางท้ายเรือ มีเรือน้อยกว่าครึ่งจำนวนที่จะมีฝาปิดระหว่าง ก้นเรือ

C8-T11

Propulsion

The cotton sail used during the windy season is usually a lug rig, but sometimes it is a Chinese junk-type sail with full-length battens. When motorized the C8-T11 carries 1 or 2 single-cylinder, long-shaft gasoline engines mounted on the side or sides near the stern. Fuel supply is about 60 liters. The engines are started manually. No spare parts are carried.

Operational Information

The C8-T11 are day sailers. They leave home port in the morning and return the same day. They usually stay within 2 or 3 miles of the shore and rarely go farther than 10 miles out to sea or more than 20 miles along the coast.

Lugsail Being Shortened by Rolling It on Boom



ด้วยคาปาเรือมีพันท้าย และท้ายเรือมีกัปตันหลักหางเสือที่มีลักษณะเป็นไม้รูปตัว Y ไว้สำหรับใช้ผูกยึดหางเสือเรือ

เรือ ปส-๗๑๑ นี้ ไม่มีใบทะเบียนเรือติดไปด้วย

การขับเคลื่อน

ในฤดูที่ลมแรง เรือนี้จะใช้ใบซึ่งทำด้วยผ้าฝ้าย และมีลักษณะเป็นใบแฉวง แต่บางครั้งถ้าใบแบบเรือต่ำเกินไป มีพรวนใบยาวตลอด เรือประเภทชนิดนี้ถ้าเป็นเรือที่ใช้เครื่องยนต์ก็จะใช้เครื่องยนต์ทางยาวประเภทนั้นในโชคนิสืบเดี่ยวจำนวน ๑ หรือ ๒ เครื่องติดไว้ท้ายเรือกราบเดี่ยวหรือทั้งสองกราบ ความจุเรือเพลิงประมาณ ๖๐ ลิตร เริ่มเดินเครื่องยนต์ด้วยมือ และไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ติดไปด้วย

กำลังแล่นโดยม้วนเข้ากับเพลาคามัน

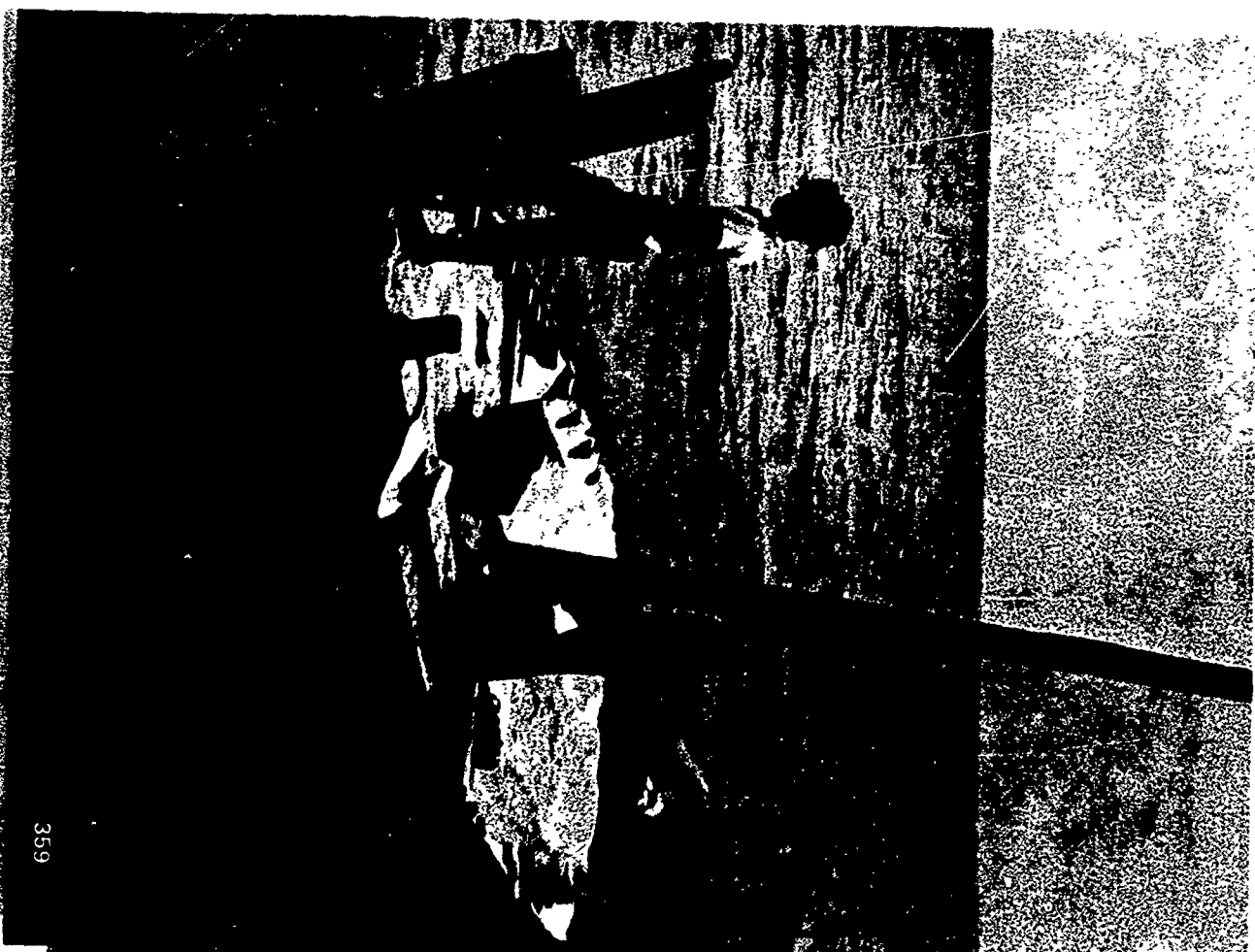
C8 - T11 Cargo Vessel Loaded With Salt
เรือสินค้า ๗๘-๕๑ บรรทุกเกลือ

Other C8 - T11 work set traps for a varied catch of pelagic and demersal fish, crustaceans, and molluscs. They use no means to preserve the catch which amounts to about 300 kg. Some C8 - T11's work bamboo basket traps for sea crab and shrimp. A few are used as cargo carriers.

ข่าวสารการปฏิวัติ

เรือ ปส-๕๑๓ นี้ มีบางตัวใช้รับแต่เฉพาะหอยแมลงภู่อีกข้างเดียว หอยนี้จะเกาะติดอยู่กับหัตถ์ไม้ใผ่ปักไว้บนพื้นน้ำอย่างระเผลกเป็นโน้ตดนตรีบริเวณตลอดลำน้ำ หัตถ์ไม้จะปักทงไว้ราว ๖ เดือน เพื่อให้หอยแมลงภู่อุ้มน้ำแล้วจึงค่อยปลัดน้ำมาใส่เรือและชะหอยนั้นออกด้วยเหล็กแฉะ เรือจะหอยแมลงภู่อีกลำหนึ่งไปรับหอยจะออกทำงานเพียง ๓ ถึง ๕ เดือนเท่านั้น ปริมาณหอยที่จับได้มีละ ๑,๕๐๐ ถึง ๔,๐๐๐ กก.

เมื่อปี ๒๕-๒๕๓๐ อัน ๆ การการอุปถัมภ์จะเลณนามาชนิดด้วยเครื่องมือประเภทากัน มี ปลาเหวี่ยง ปลาหน้เค็ม สัตว์ทะเลประเภทกุ้ง ปู และหอยต่าง ๆ ปริมาณที่จับได้ราว ๓๐๐ กก. ซึ่งไม่มื่อการเก็บรักษาสัตว์ทะเลที่จับได้แต่อย่างใด เรือบางลำทำการจับปูทะเล และกุ้ง โดยใช้อุปกรณ์ที่ควักไม่ไฟ เรือประเภทชนิดนี้มีอยู่มากกักทำชีพเป็นเรือเดินค้า เรือเหล่านี้มีความเร็วโดยประมาณ ๓ ถึง ๔ นอต นำเสบียงอาหารติดไปด้วยเพียงวันเดียว



C8-T11

Equipment

These craft have no cargo handling equipment. Crew members carry fish and cargo in 4- to 10-kg-capacity bamboo baskets.

None of these boats carries radios or navigation equipment. Bilge pumps are rare — most boats are bailed out. Lights and safety gear are not carried. The steel anchor may have an 80 m cable.

C8 - T11 Lowering Wire Basket Trap at Fishing Grounds. Note Sweeps Secured to Posts

เรือ ปส-ข๑๑ กำลังหย่อนลอบปลาขาลง ณ ตำบลทับปด ให้อสังเกตุเงาที่ติดอยู่กับหลัก



เครื่องอุปกรณ

เรือเหล่านี้ไม่มีเครื่องขกของ ใช้คนประจําเรือแบกหามปลาและสินค้าที่บรรจุใส่ไห่แล้วหรือเพ่ง ซึ่งหนัก ๔ ถึง ๑๐ กก. ขึ้นจากเรือ

เรือเหล่านี้ไม่มีวิทยุหรือเครื่องมือเดินเรือเลย เรือส่วนมากมักไม่ครีมีเครื่องสูบนํ้าห้องเรือ กงใช้วิธีดันน้ำตามปกติ โคมไฟและเครื่องช่วยชีวิตไม่มี ใช้สมอเหล็กมีสายสมอยาว ๘๐ ม.

Rudder of C8 - T11 Attached to Y-Shaped Post Near Stern
หางเสือของเรือ ปส-ข๑๑ ผูกยึดกับหลักรูปตัว Y ใกล้ท้ายเรือ



C8-T11

This C8 - T11 Carries an Unusual Battened Lug sail

เรือ ป๘-๗๑ ลำนี้ใช้ใบแฉวงชนิดพรวนใบที่ไม่เหมือนกับใคร



C8 - T11 Pole Fishers Usually Catch Between 20 and 50 kg per Day

เรือ ป๘-๗๑ ที่ตกเบ็ดมักได้ปลาวันละ ๒๐ ถึง ๕๐ กก.



C8-T11

Crew

The owner-captain hires a 3- to 5-man crew usually from among friends.

Military Potential

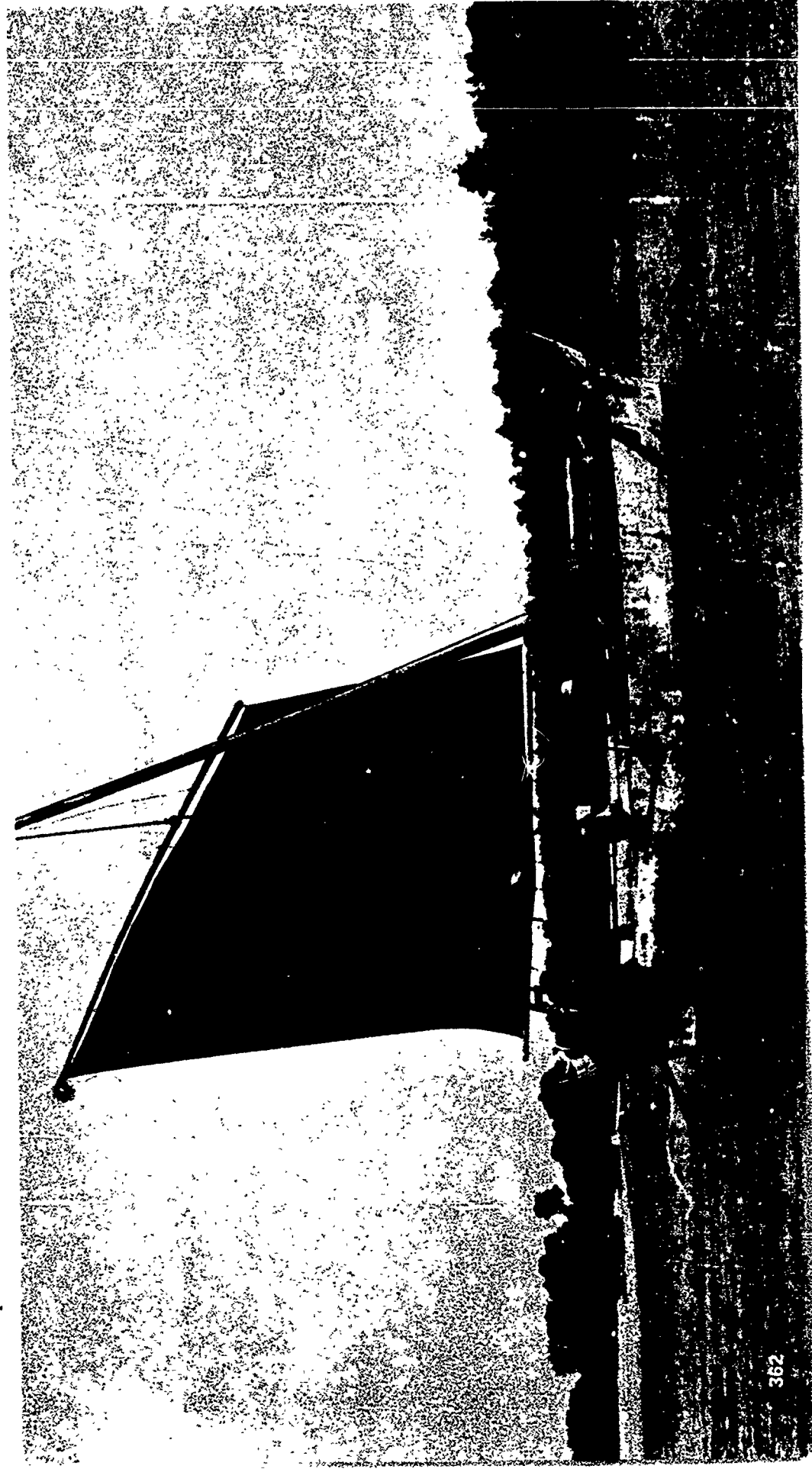
The C8-T11 has small potential military value. Although its draft permits beach landings, it is slow and could carry only a few combat-equipped men from transport vessel to shore.

คนประจำเรือ

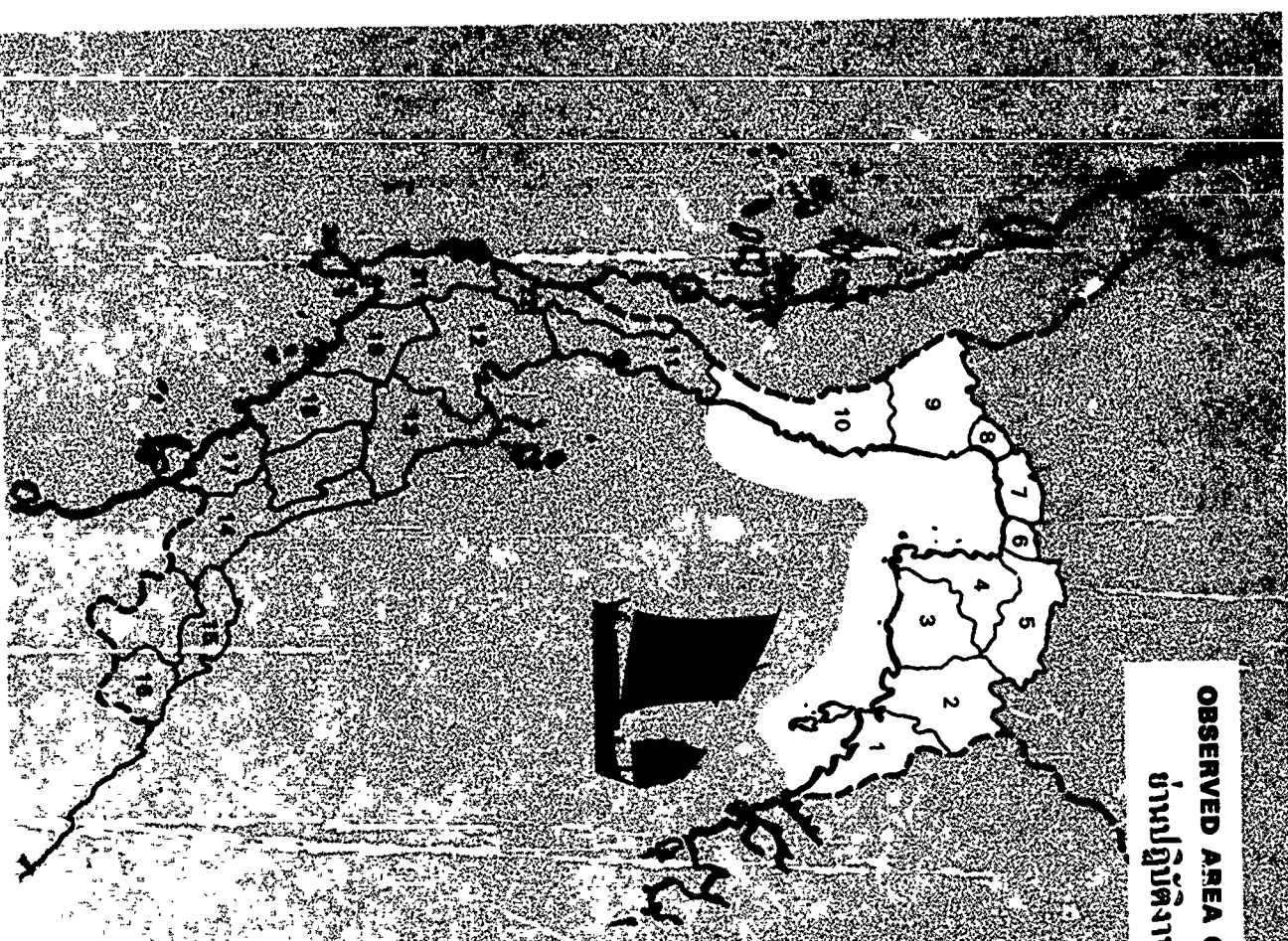
เจ้าของเรือจะเป็นนายเรือเอง คนประจำเรืออีก ๓ ถึง ๕ คน ส่วนมากก็จ้างพวกพ้องกันนั่นเอง

ศักยภาพในทางทหาร

เรือ ป.๘-๗๑๑ มีศักยภาพในทางทหารน้อย แม้ว่าเรือนี้จะกินน้ำตื้นและสามารถเข้าถึงฝั่งได้ก็ตาม แต่เป็นเรือที่มีความเร็วช้า และสามารถบรรทุกทหารทุกทหารที่มเครื่องอุปกรณ์การรบพร้อมจากเรือใหญ่ขึ้นบกได้เพียงไม่กี่คน



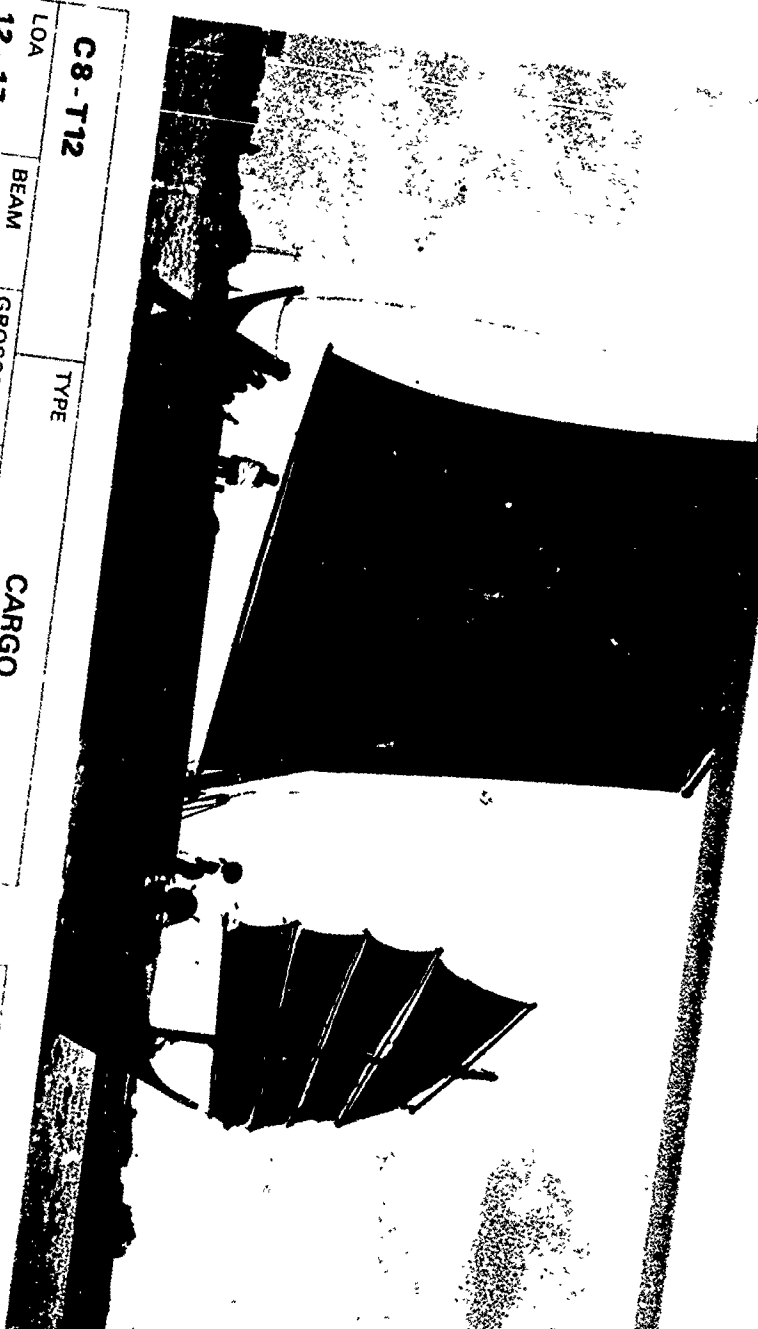
OBSERVED AREA OF OPERATION
 หน่วยปฏิบัติการที่พบเห็น



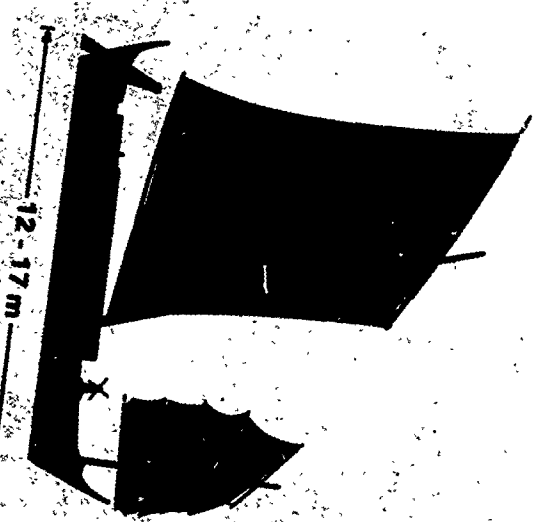
- | | |
|--------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surin |
| 2. Chantaburi | 13. Nakhon Phanom |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| 5. Chachoengsao | 16. Nakhon Si Thammarat |
| 6. Samut Prakan | 17. Sakon Nakhon |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| 10. Phrae | 21. Phang-Nga |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |

C8-T12





C8-T12



C8-T12			TYPE		CARGO
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
12 - 17 m	3 - 4.5 m	—	—	2-sails, engine optional	
DRAFT	OPERATING AREA				
0.9 - 1.9 m	Northern Gulf				
RECOGNITION FEATURES					
Double-ended, Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical sternpost. Two-masted sailer		6%			
				3%	
		TYPE OF CATCH / CARGO			
		Gravel, shells, bamboo stakes			

General Information

Perhaps the most turn-of-heel

General Information

Perhaps the most typical of all old, native, Thai sailing craft, this two-masted, double-ended cargo vessel with its sharply raked mainmast and huge lugsail is rapidly disappearing. Most vessels of this class have replaced sails and masts between villages of the upper Gulf. They rarely venture out to sea. C8-T12 haul cargo

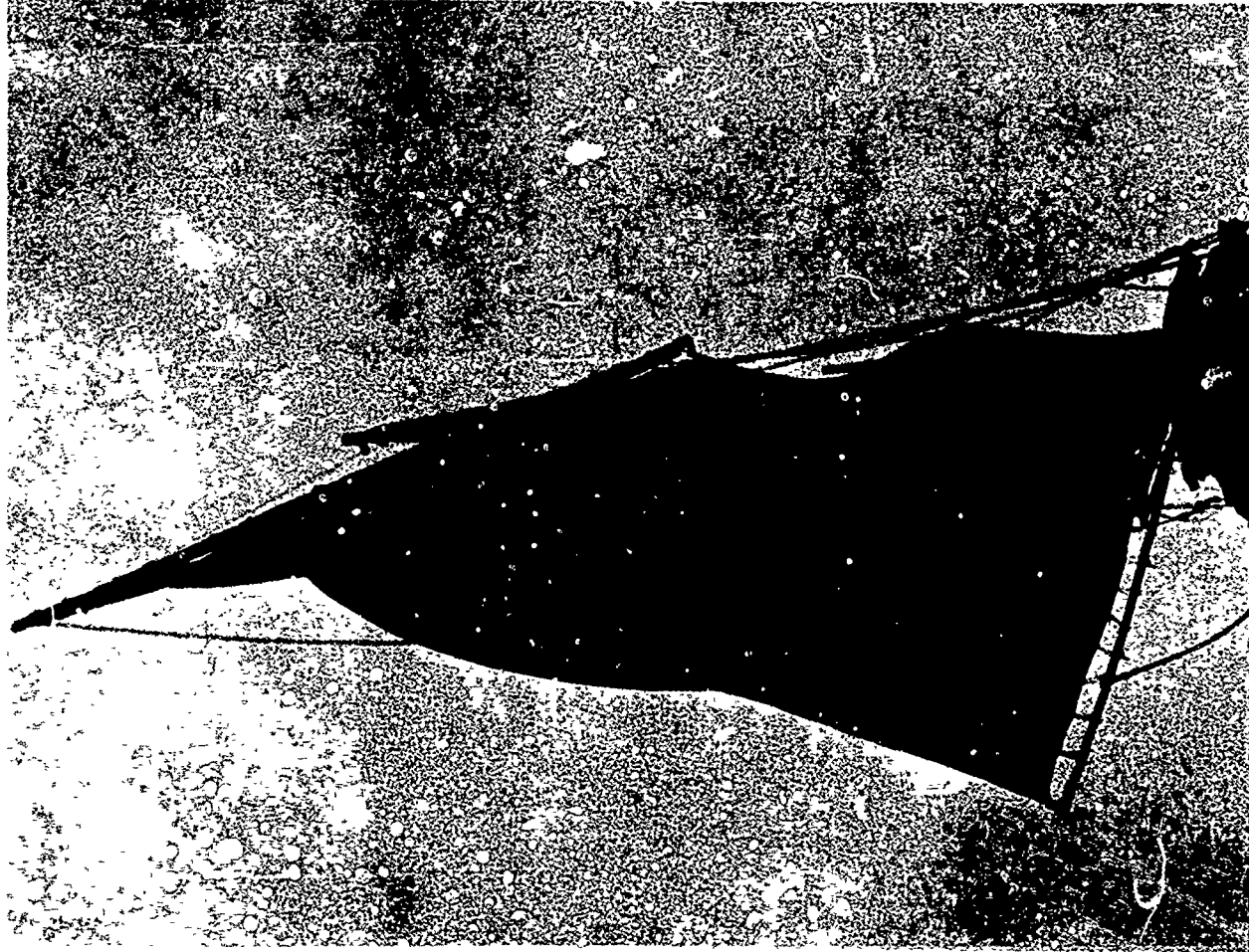
Vessels of this type have no true cabin, but often an arched bamboo structure amidships is used as a cargo cover. Only about half of these boats have hatch covers, and none have watertight compartments. The Co-T12 is steered by one or two al-

๑๒-๗๑๒						ใช้งาน		สินค้า	
ความยาวหลอดลำ	ความกว้างชุด	กันกระโดด		กันเมฆ	การขับเคลื่อน				
๑๒-๑๓ ม.	๓-๕.๕ ม.	-		-	๒ ในสองปีครั้งของแท้				
ก้นน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน				พบเรือชนกัน				
๐.๕-๑.๕ ม.	บริเวณที่นำอ่าวไทย				๖%				
ลักษณะจากท่า					๓%				
หัวเรือท้ายเรือลัดกับและคล้ายกัน ความยาวของทรงและชั้นสูง							ชนิดลัดท้ายจะเลี้ยวจับได้ / เส้นผ่า		
ขนาด ส่วนความถี่พิเศษควรในแนวคง เป็นเรือใบของเขา							พันกรวณ, แปลงหรือหอย		
ข่าวสารทั่วไป							ไม่เข้าไปได้		
เป็นเรือสินค้ามีเสาธงเรือ									

ชาวสารท้าวไป

เอนมากและใช้ไปแขวนบนขาคนใหญ่ ๆ และมัวล้าชากับเรือในแบบเดิม ๆ ไปของ
เขาไปและเสากะโหลงออกแล้วคิดเกรอชมนต์กลางลำ และค่อยเดินถอยมาจนจะถึงฝั่งโดย
ประจักษ์ ใช้ล้าชิ่งลิ้นกำระหว่างหมู่บ้านต่าง ๆ บริเวณนั้นอย่างไทย มักจะไม่ออก
เรือประเภทชนิดนี้ไม่แท้จริง ๆ แต่มักทำเป็นประทุษรูปโกล้ง โดยใช้ไม้ไผ่ขัดและ
ไว้ตรงกลางลำเพื่อใช้ถลุมลิ้นกำ ประมาดเครื่องของเรือเหล่านี้มีฝาปิดระหว่างบรรทุก
แต่ไม่มีห้องคนนอนเลย

C8-T12



the sides, lashed to a beam laid athwart the stern, and secured at the top to a Y-shaped post.

C8 - T12 carry registration papers.

Propulsion

The C8 - T12 is rigged with a small lug foresail on a foremast which may be 8 m high and a large lug mainsail on a mainmast which is up to 15 m high and raked sharply aft.

The single-cylinder, long-shaft, 5-hp gasoline outboard engine on some C8-T12 is not used for auxiliary power but for controlling the vessel when entering or leaving port or while in rivers.

No spare parts are carried.

เรือ ป๘-๗๑๒ นี้ ใช้เครื่องยนต์ทางเรือไม่ปรังทาวเรือ มีทั้งทางเดี่ยวและคู่ เจวนไว้ที่กราบเรือทั้งสองข้าง โดยผูกยึดกับทุกระต่ายท้ายเรือ และปลายบนยึดกับหลักทางเรือซึ่งมีลักษณะเป็นง่าม

เรือ ป๘-๗๑๒ มีใบทะเลยนต์เรือไปด้วย

การขับเคลื่อน

เรือ ป๘-๗๑๒ นี้ มีใบหน้เป็นใบเจวนขนาดเล็กที่อยู่ที่เสาหน้าซึ่งสูง ๘ ม. และมีใบใหญ่เป็นใบเจวนอยู่ใต้เสาใหญ่ซึ่งสูงไม่เกิน ๑๕ ม. และเสานี้ถูกยึดกับทุกระต่ายท้ายเรือ

เรือเหล่านี้บางลำมีเครื่องยนต์ขนาดเล็กขนาด ๕ แรงม้าติดไว้ ไม่ใช่ใช้เพื่อเป็นเครื่องช่วยเพิ่มกำลังให้เรือ แต่มีไว้เพื่อใช้บังคับเรือในขณะที่เข้าหรือออกจากท่า หรือขณะจอดอยู่ในแม่น้ำ

ไม่มีส่วนอะไหล่ติดไปกับเรือด้วย

C8 - T12 Carries Two Lugsails and Can Make Up to 7 Kt in a Good Breeze

เรือ ป๘-๗๑๒ ใช้ใบเจวนสองใบ เมื่อมีลมแรงจะสามารถทำความเร็วได้ไม่เกิน ๗ นอต

Operational Information

The slow sailing C8-T12 make fairly regular cargo runs in the upper Gulf. The normal round trip is for 4 or 5 days duration. The C8-T12 can make 7 kt empty in a 15-kt breeze. Typical cargoes are gravel from Ko Si Chang, shells from Samut Prakan, and bamboo stakes, wood, and fish from many coastal villages.

Most vessels carry provisions for 5 days. These are prepared over a charcoal stove.

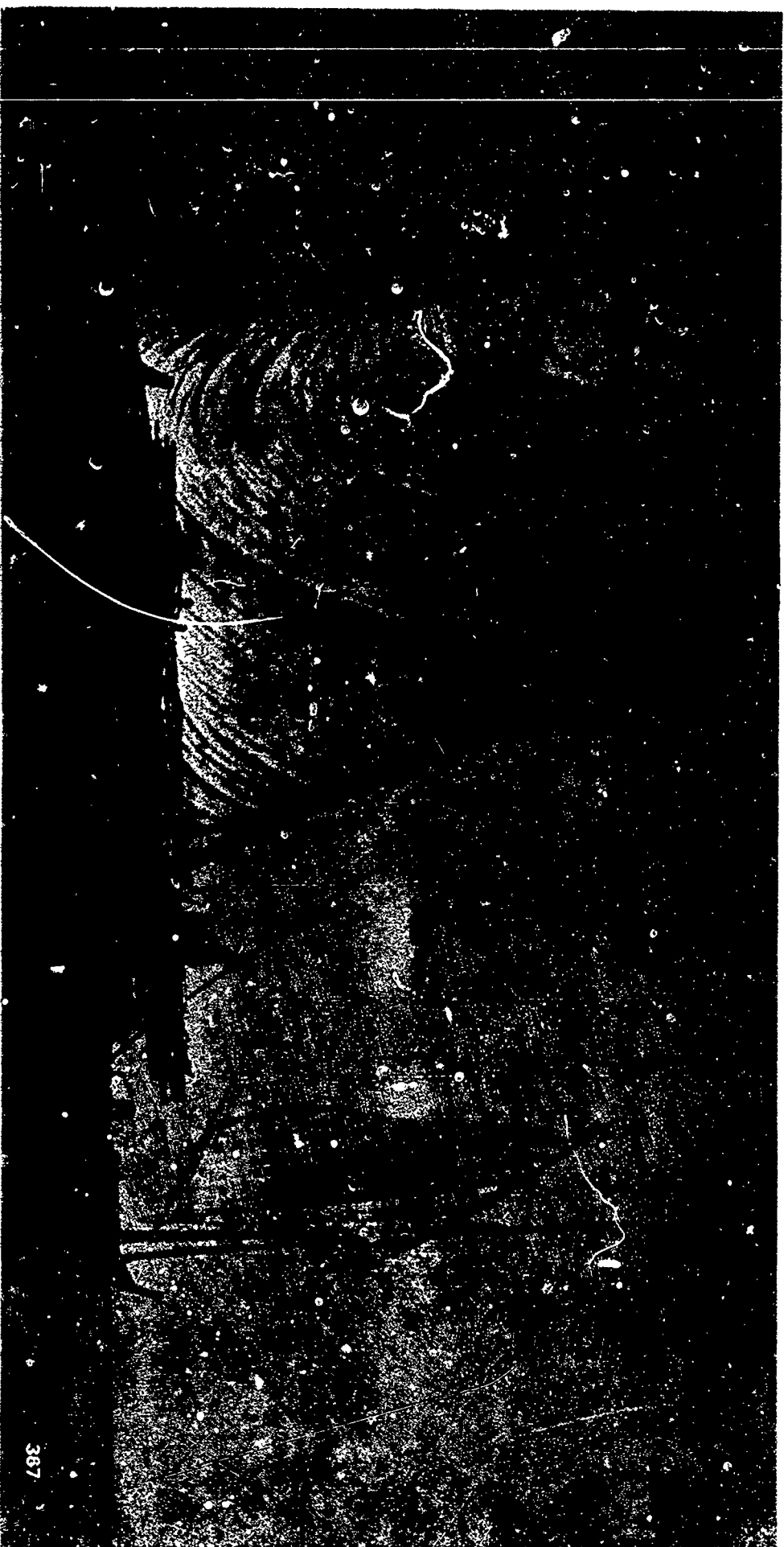
C8-T12 Loaded With Stakes for Offshore Fish Traps

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๘-๗๒ ที่มีความเร็วช้านี้ เหมาะสำหรับการวิ่งใช้ตามเส้นทางไปมาเป็นประจำในบริเวณก้นอ่าวไทย ตามปกติในเที่ยวหนึ่งทางไปและกลับจะกินเวลา ๔ หรือ ๕ วัน เรือเปล่าสามารถทำความเร็วได้ ๗ นอต เมื่อลมมีความเร็ว ๑๕ นอต กินค่าที่ต่ำลงได้ปกติ มี วัน การตรวจเกาะสี่วัง เพื่อทอดหยอจากจังหวัดสมุทรปราการ ไม่ค่อยได้ใช้ทำไปะไม่และปลากจากหมู่บ้านต่าง ๆ ตามชายทะเล

ส่วนมากเรือเหล่านี้จะนำเสบียงอาหารไปเพื่อใช้รับประทาน ๕ วัน และหุงต้มด้วยเตาถ่าน

เรือ ป๘-๗๒ บรรทุกไม้ไปทำโป๊ะจับปลาที่นอกฝั่ง



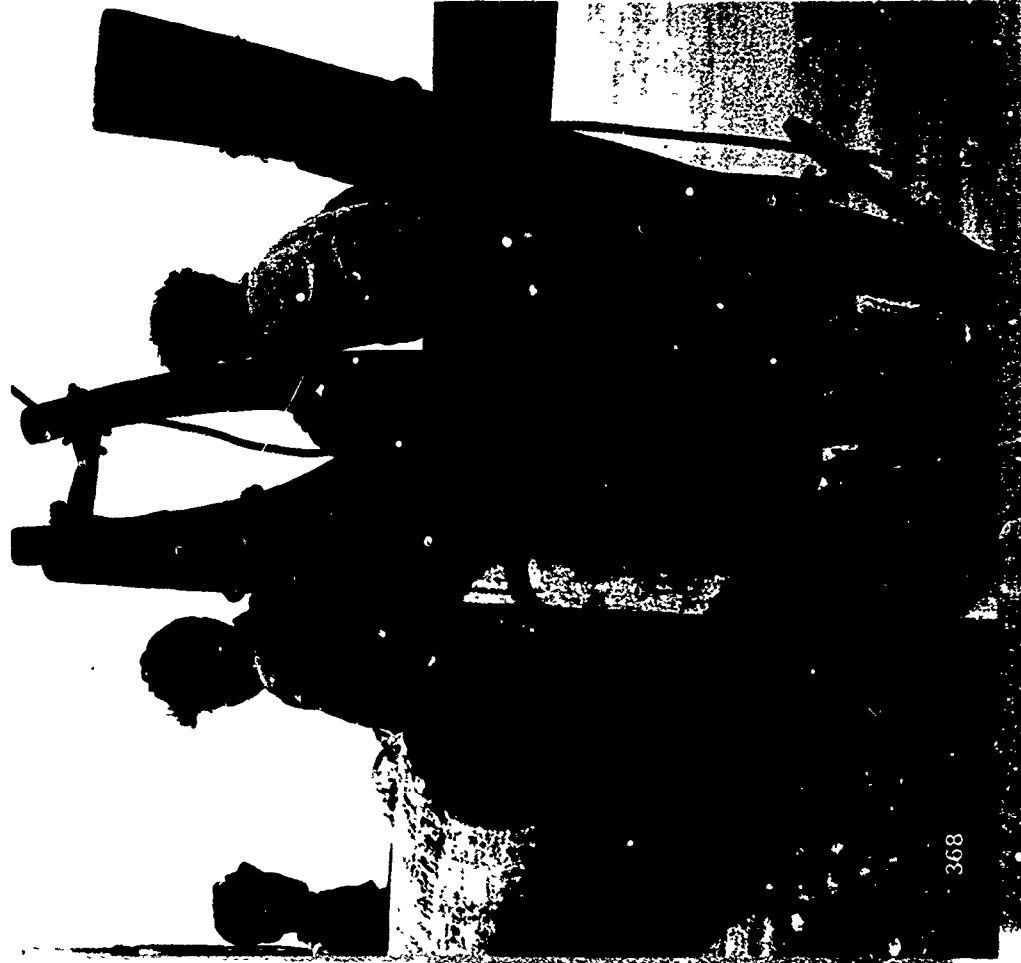
C8-T12

1. Rudder May Be Attached to Either Side of Y - Shaped "Yoke" on C8-T12
2. Typical Long-Shaft Engines Are Clamped on Gunwales of Many C8-T12
3. Cargo Stowed Atop Cabin

๑. เรือ ปส-๗๑๒ อาจติดหางเสือไว้ทั้งมหลักทางเสื่อข้างใดข้างหนึ่งก็ได้
๒. เรือ ปส-๗๑๒ จำนวนมากติดเครื่องหางยาวแบบที่ใช้กันอยู่ทั่วไปไว้ที่

กราบเรือ

๓. เก็บสินค้าไว้บนหลังคาห้อง



Equipment

CG-T12 vessels have no mechanical means for handling cargo. It is transported by the crew or porters. Cargo such as gravel can be loaded into the hold by means of a chute. Beams laid athwartships extend on either side of the hull to support bamboo or wooden stakes.

One manual bilge pump is standard equipment. There are usually two steel anchors attached to nylon cable about 100 m in length.

The CG-T12 has one or two lanterns but no spotlight, radio, navigation, or safety equipment.

Crew

The average crew consists of 4 men.

CG-T12 Heavily Loaded With Stakes for Offshore Fish Traps
เรือ ป.๘-๙๐๒ บรรทุกไม้ทำไม้จับปลานอกฝั่งจนเต็ม



เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป.๘-๙๐๒ ไม่มีเครื่องมือกลสำหรับยกสินค้าเลย ใช้คนประจำเรือหรือคนงานที่เลี้ยงสัตว์ขนลงเรือ ส่วนการลำเลียงหินกรวดลงเรือก็จะใช้ราง มีถาดวางยื่นออกไปนอกตัวเรือวางไปคร่าวหนึ่ง เพื่อรับบรรทุกไม้ไผ่หรือไม้ทำไม้

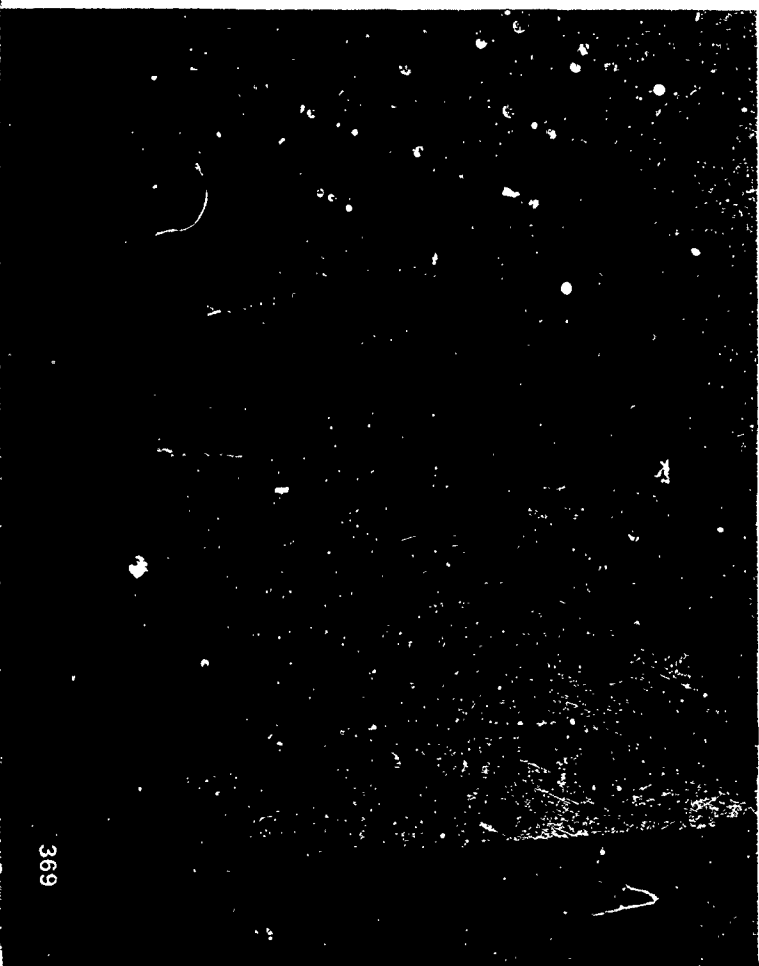
เครื่องอุปกรณ์มาตรฐานเท่าที่มีคือ สับโยก • เครื่องสำหรับใช้ต้อนน้ำของเรือ และตามปกติจะมีหม้อหุงข้าว ๒ ตัว ใช้ต้มน้ำในลอนยาวประมาณ ๑๐๐ เมตร

เรือ ป.๘-๙๐๒ มีระฆังมือ ๑ หรือ ๒ ดวง ส่วนโคมฉายระยะใกล้ วิทูรย์ เครื่องมือเดินเรือ หรือเครื่องช่วยชีวิตจะไม่ไปด้วยทั้งสิ้น

คนประจำเรือ

โดยเฉลี่ยจะมีคนประจำเรือประมาณ ๔ คน

None Large Beam Pole, Which When Placed Athwartships, Extends Over the Sides and Supports Cargo of Bamboo or Wood Stakes
จะสังเกตเห็นถาดขนาดใหญ่วางพาดขวางลำเรือและยื่นออกไปทั้งสองข้างทางเพื่อรับบรรทุกไม้ไผ่หรือไม้ทำไม้



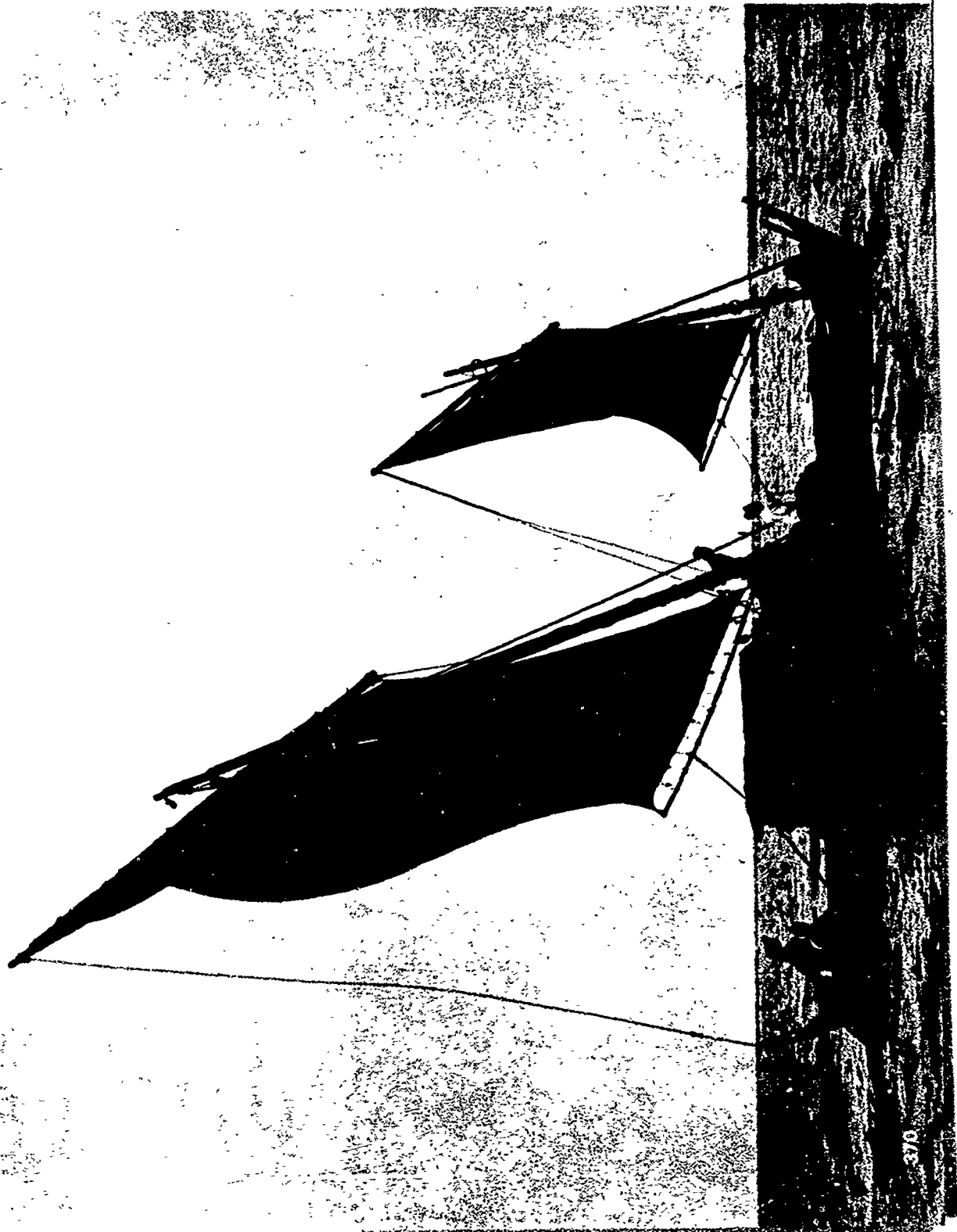
C8-T12

Military Potential

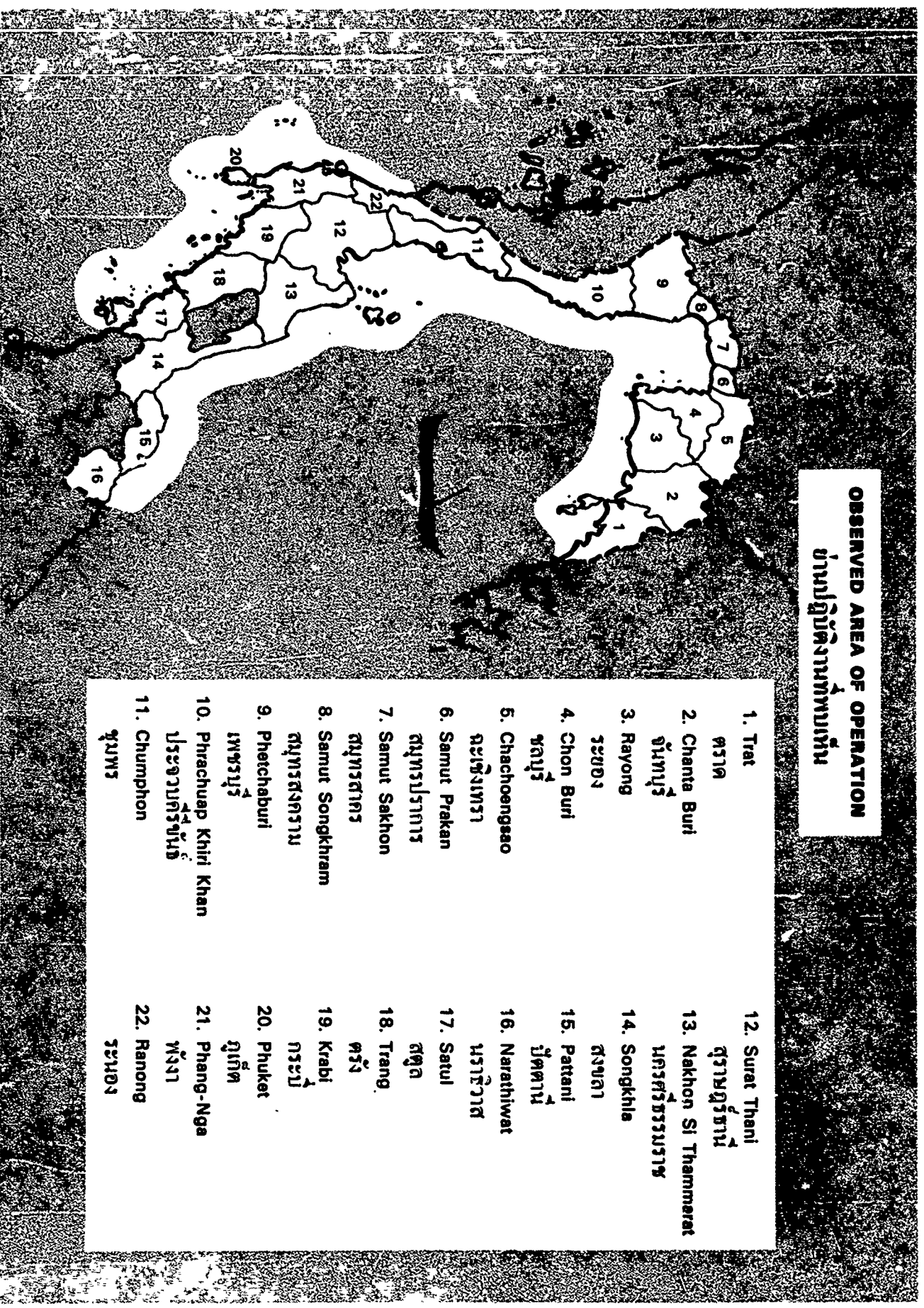
In spite of their slow speed the C8 - T12 could carry considerable quantities of contraband. Their operating schedules are variable, and therefore they could be useful for illicit operation within their restricted working area.

ศักยภาพทางการทหาร

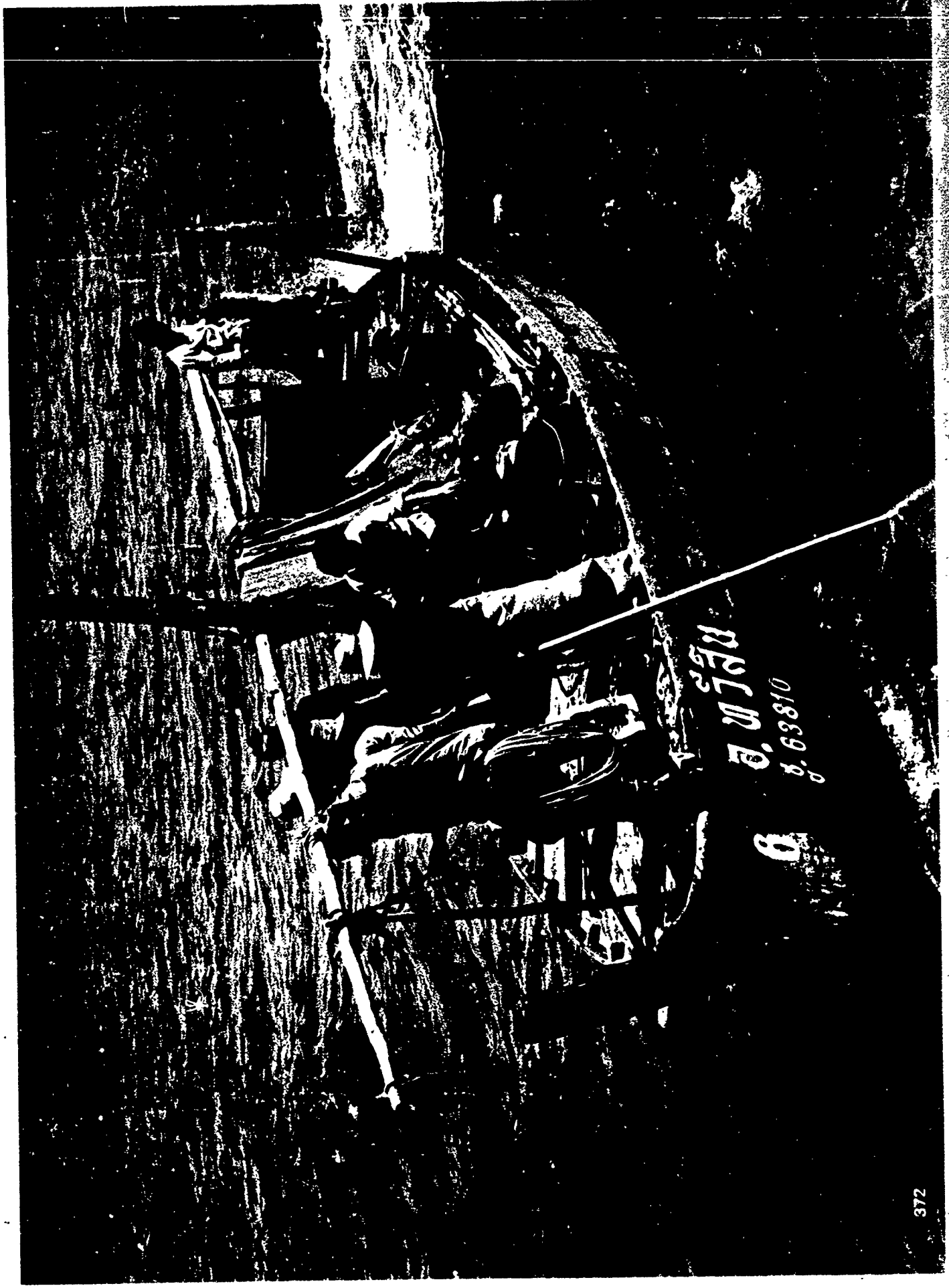
ถึงแม้เรือ ปส-๗๑๒ จะมีความเร็วช้าก็ตาม แต่ก็ยังสามารถใช้บรรทุกสิ่งของต้องห้ามได้เป็นจำนวนมากพอ ดู กำหนดเวลาออกปฏิบัติงานของเรือเหล่านี้มีต่าง ๆ กัน ฉะนั้นจึงน่าจะประโยชน์แก่พวกที่ปฏิบัติงานนอกกฎหมายในขอบเขตจำกัดได้



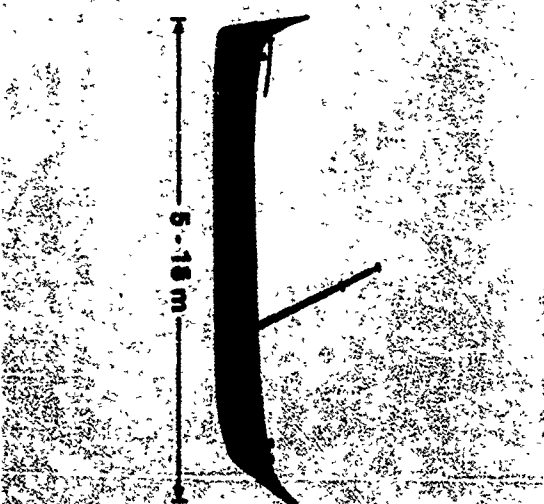
OBSERVED AREA OF OPERATION ตามปฏิบัติการทางบก



C8-T14



C8-T14



C8-T14		TYPE	FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION
5 - 18 m	1 - 3.4 m	1 - 27	up to 17	1 gasoline or diesel engine
DRAFT	OPERATING AREA	CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
0.4 - 1.2 m	Gulf and Andaman Sea	6 %	53 %	
RECOGNITION FEATURES		TYPE OF CATCH / CARGO		
Double-ended. Straight, sharply raked, high-rise stem and vertical sternpost		Varied		

General Information

The C8-T14 coastal vessels, characterized by high-rise stem, vertical stern, and no cabin, are seen all along the coast of the Gulf and in the Andaman Sea, especially near Phuket. Most stay close to the coast, but a few of the larger vessels are found 40 miles from shore. Many of the C8-T14 have been converted from sailers. Some were built 60 years ago, and few are being built today. About half of these versatile fishing craft work set traps, while others are purse seiners, trawlers, gill netters, long-line fishers, mussel harvesters, and pole fishers. A few haul cargo in poor fishing periods, but the C8-T14 is primarily a fishing boat.

๒๘-๗๑๔

ใช้งาน

ประมง

ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินเวลาด	กินน้ำหนัก	การขับเคลื่อน
๕-๑๘ ม.	๑-๓.๔ ม.	๑-๒๗	ไม่เกิน ๑๗	น้ำมันดีเซลหรือเชล ๑ เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	พบเรือชนิดนี้
๐.๔-๑.๒ ม.	อ่าวไทยและทะเลอันดามัน	๖%	๕๓%	
ลักษณะลำ	หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน	ทวนหัวเรือตรงและยื่นสูง	ซัดลำตัวทะเลที่จับได้/ตีค่า	หมายเหตุ
หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน	ทวนหัวเรือตรงและยื่นสูง	ซัดลำตัวทะเลที่จับได้/ตีค่า	หมายเหตุ	

ข่าวสารทั่วไป

ลักษณะอันเป็นสัญลักษณ์ของเรือ ๒๘-๗๑๔ นี้คือ มีทวนหัวเรือสูงชันมา ส่วนทวนท้ายตั้งตรงในแนวตั้งและไม่มีกึ่ง จะพบเห็นได้ทั่วไปตามชายฝั่งทะเลของอ่าวไทย และในทะเลอันดามันโดยเฉพาะบริเวณใกล้เกาะภูเก็ต ส่วนมากจะอยู่ในบริเวณใกล้ๆ ฝั่ง แต่เรือขนาดใหญ่ปรากฏว่าออกไปห่างฝั่งถึง ๔๐ ไมล์ เรือประเภทชนิดนี้เป็นจำนวนมากได้ดัดแปลงมาจากเรือใบ บางลำต่อเมื่อ ๖๐ ปีมาแล้ว ปัจจุบันนี้ไม่ได้รับการต่อเรือประเภทชนิดนี้อีกแล้ว เรือนี้ใช้ทำการประมงได้หลายวิธีด้วยกัน ประเภทหนึ่งที่ใช้เครื่องมือประเภทที่กิน นอกนั้นใช้จับปลาด้วยอวนล้อมจับ อวนลาก อวนตักตา เบ็ดราว จับหอยแมลงภู และตักเบ็ด ในฤดูกาลที่จับปลาไม่ได้ก็นำไปใช้เป็นเรือสินค้าบ้างเพื่องานน้อย แต่ทว่าที่หลักแล้วเรือเหล่านี้เป็นเรือประมง

C8-T14

The size of the vessel seems to be directly related to use. Purse seiners are the largest. The majority of the large group working set traps are 10 m LOA. The scoop netters are somewhat smaller, and the pole fishers are about 5 m long.

A long, fore-and-aft pole is often carried to support a temporary canvas shelter or drying nets. The fish observation seat of the purse seiners may be carried on a mast.

Frequently a single hatch leads to the hold, and the long-line fishers may have several watertight fish-storage compartments.

Less than a third of these boats carry registration papers.

A C8-T14 Carrying Bamboo Stakes to Offshore Fish Traps. They Are Also Used as Cargo Boats

เรือ ป.๘-๗๑๔ กำลังบรรทุกไม้เพื่อเอาไปทำโป๊ะจับปลาที่นอกฝั่ง เรือนี้ใช้เป็นเรือสินค้าก็มี



Propulsion

Most C8-T14 are powered by 1- or 2-cylinder, 5- to 20-hp inboard engines, but an occasional large boat may have a 4-cylinder, 60-hp engine. About one-fifth of these vessels use the familiar, easily installed, long-shaft outboard gasoline engine. (Some captains take their engines home for safekeeping when the boat is docked.)

Fuel reserve ranges up to 400 liters, but most boats carry less than 50 liters.

Few engines have electric starters. Spare parts are rare, but tools for minor repairs are not uncommon.

เรือ ป.๘-๗๑๔ นี้ มีขนาดต่างๆ กันตามลักษณะการใช้งาน เรือที่ใช้จับปลาด้วยฉาบล้อมจับมีขนาดใหญ่ที่สุด ขนาดรองลงมาได้แก่พวกที่ใช้เครื่องมือประเภทคักกักมีขนาดยาว ๑๐ ม. ที่เรือวนชนิดนี้ก็จะขนาดเล็กลงไปอีก และที่ใช้เป็นเรือคกแกวก็ส่วนมากจะมีขนาดยาวประมาณ ๕ ม.

มักมีคันไม้ยาว ๆ พาดจากหัวเรือไปท้ายเรือ เพื่อใช้ในการจับเต้านผ้าใบชั่วคราว หรือใช้คากวน เรือที่จับปลาด้วยฉาบล้อมจับจะมีที่นั่งสำหรับได้กักกองเล้าคู่ลงปลาอยู่บนเสากระโดง

เรือเหล่านี้มักมีฝาปิดระวางบรรทุกเพียงฝาเดียว ส่วนเรือที่ใช้เบ็ดราวจะมีห้องเก็บปลาที่กั้นมาได้หลายห้อง

เรือเหล่านี้มีใบพัดเป็นเรือคักกักไปด้วยไม่ถึงหนึ่งในสาม

การจับปลาก่อน

เรือ ป.๘-๗๑๔ โดยมากใช้เครื่องยนต์กลาถาชนิด ๑ หรือ ๒ สูบ ขนาด ๕ ถึง ๒๐ แรงม้า แต่เรือขนาดใหญ่ขึ้นไปบางลำอาจใช้เครื่องยนต์ชนิด ๔ สูบ ขนาด ๖๐ แรงม้า เรือ ป.๘-๗๑๔ ประมาณหนึ่งในห้าจะใช้เครื่องยนต์ทางยาวประเภทน้ำมันไต้ซึ่งเป็นที่รู้จักกันดีโดยทั่วไป เครื่องชนิดดังกล่าว (เพื่อความปลอดภัย ผู้ควบคุมเรือบางนายจะถอดเครื่องไปเก็บไว้ที่บ้านเมื่อนำเรือเข้าอู่)

ความจุเชื้อเพลิงมีปริมาณไม่เกิน ๔๐๐ ลิตร แต่ส่วนมากจะน้อยกว่า ๕๐ ลิตร

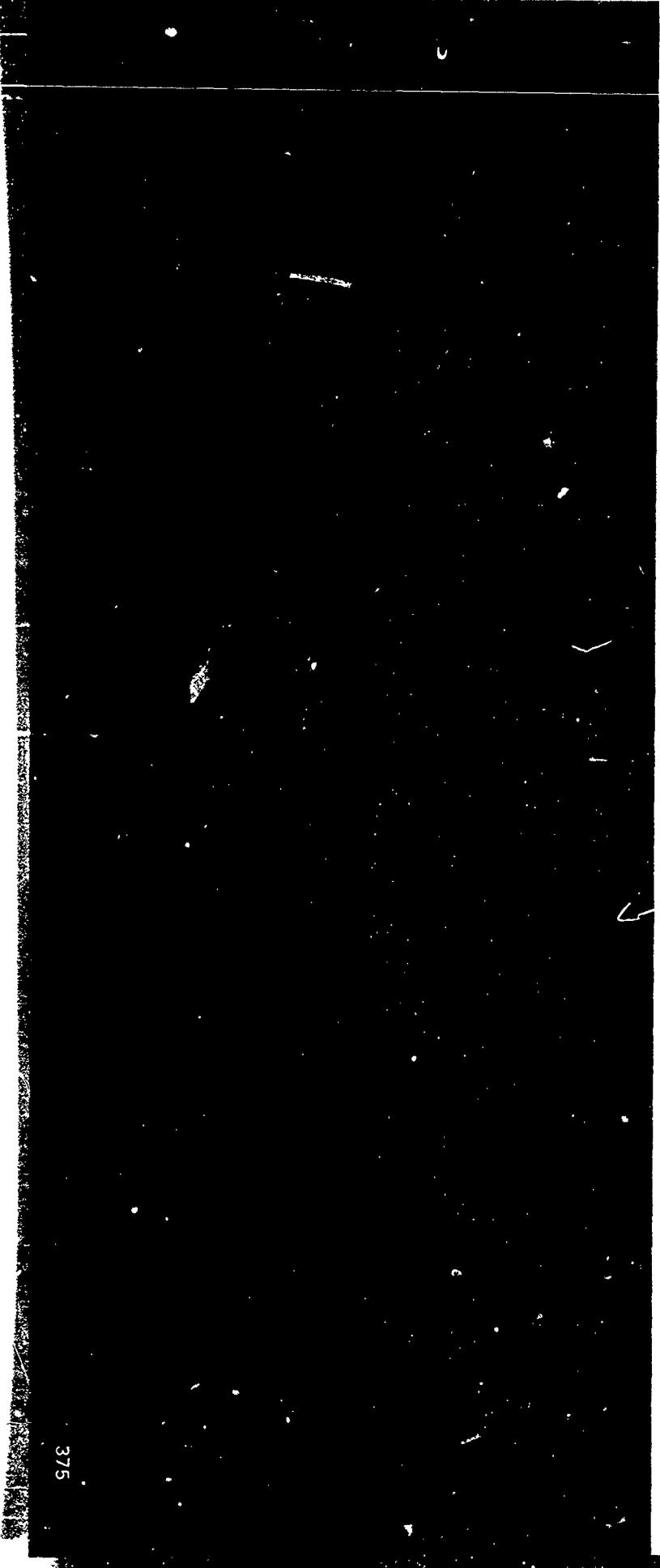
มีเครื่องยนต์เป็นจำนวนน้อยที่เริ่มเดินเครื่องด้วยไฟฟ้า ซึ่งส่วนจะให้เล่นก็ไม่ไ่ไ่กัน แต่โดยทั่วไปจะมีเครื่องมือซ่อมทำเล็ก ๆ น้อย ๆ ติดไปด้วย

Operational Information

C8-T14 set-net and stake-trap boats work during the day, often making as many as three round trips per day to the fishing traps. Purse seiners are generally night-fishing boats. Long-line boats may be away from home port for several days. The latter preserve their fish with ice and salt, but most C8-T14 use no preservation methods. The type of fish and the size of catch vary greatly from about 25 kg of shrimp for the scoop netters to 1,000 kg of bonito and Spanish mackerel for the large purse seiners.

The maximum speed of this type is 8 kt, but most of the boats can make only about 5 kt.

Scoop - Net Fishing for Shrimp Near Samut Prakan



ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ปส. ๗๑๔ ทำเรือวนทางกันและทำไปจะออกปฏิบัติงานในเวลากลางวัน ซึ่งมักจะออกไปยังที่จับปลารวมละ ๓ เที่ยว ส่วนเรือที่เรือวนกลับจับตามปกติจะออกทำงานในเวลากลางวัน เรือที่จับปลาด้วยเบ็ดราวจะต้องออกไปกรวาละหลาย ๆ วัน ซึ่งเรือเหล่านี้จะเก็บรักษาตัวทะเลที่จับได้ด้วยเกลือและน้ำแข็ง แต่เรือ ปส. ๗๑๔ เป็นส่วนมากไม่ทำการเก็บรักษาตัวทะเลที่จับได้แต่อย่างใด ชนิดของปลาและปริมาณที่จับได้มีต่าง ๆ กันคือเรือที่ใช้กันจับกุ้งได้ประมาณ ๒๕ กก. ส่วนเรือที่เรือวนกลับจับขนาดใหญ่อันจับปลาและปลาอื่นทวีได้ประมาณ ๑,๐๐๐ กก.

เรือชนิดนี้มีความเร็วสูงสุด ๘ นอต แต่ส่วนมากจะวิ่งเพียง ๕ นอต

การจับกุ้งด้วยคันรุมใกล้จังหวัดสมุทรปราการ



Equipment

Cargo is hand-carried by crew or porters using boxes or bamboo baskets.

Most boats have a manual bilge pump. Ground tackle is usually a metal anchor, but sometimes it is wood or a combination of wood and metal on a cable up to 100 m in length.

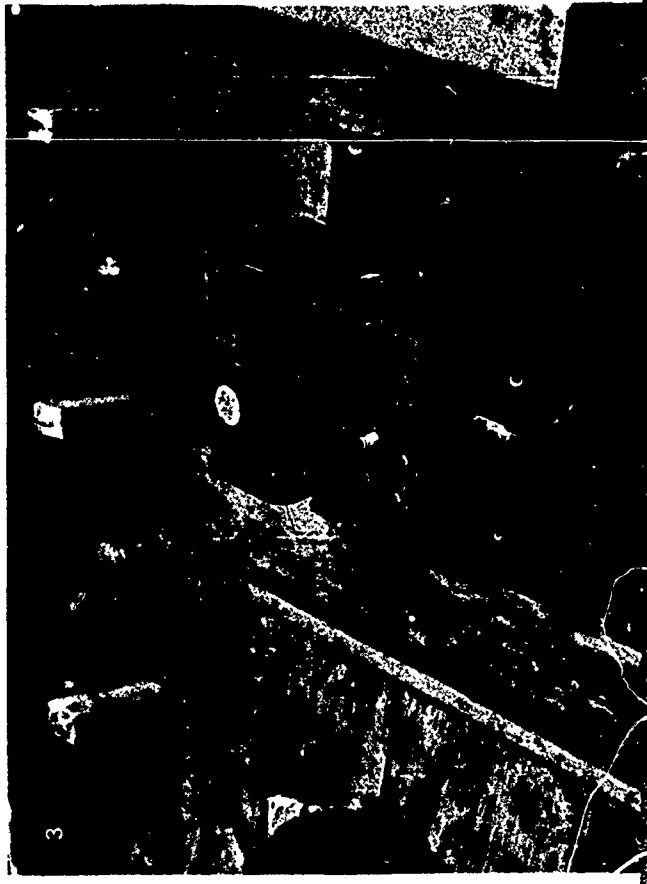
เครื่องอุปกรณ์

คนประจำเรือหรือคนงานที่ทำจอดเรือ จะเป็นผู้ทำการขนสินค้าขึ้นลงโดยใช้ถัง
แล้วหรือตะ

ส่วนมากเรือเหล่านี้มีสูบลอย ๑ เครื่องสำหรับสูบน้ำทิ้งเรือ ตามปกติจะใช้สมอลโลหะ
๑ ตัว แต่บางลำก็ใช้สมอลไม้ หรือสมอลไม้และโลหะผสมกัน สายสมอลยาวไม่เกิน ๑๐๐ ม.

1. Foredeck Showing Scoop Net Assembly at Bow
2. Stern of C8 - T14. Note Manual Bilge Pump
3. Engine Is Located Just Aft Amidships

๑. คัดฟ้ำหัวเรือ แสดงให้เห็นคันรุมที่ติดอยู่หัวเรือ
๒. ท้ายเรือ ป.๘-๘๔ จะสังเกตเห็นสูบลอยสำหรับใช้สูบน้ำทิ้งเรือ
๓. เครื่องยนต์อยู่กลางลำก่อนไปทางท้ายเรือ



Only about a third of the C8-T14 have lights, usually just a single lantern. Some purse seiners carry portable spotlights. Most C8-T14 navigate by landmarks. Compasses are rarely used. Only a fourth of the vessels have transistor radio receivers. None has a transmitter.

No safety equipment is carried.

Crew

Large purse seiners may have 20 in the crew, usually working as a partnership. Most crews are of the Buddhist religion, but all-Moslem crews may operate C8-T14 boats in the southern waters of the Gulf. Crews of some C8-T14 come from northern Thailand. Some of the men formerly were farmers.

ราวหนึ่งในสามของเรือ ๒๕-๓๕ มีโคมไฟซึ่งตามปกติจะเป็นโคมแขวนเพียงดวงเดียวเรือที่ใช้ขวานล่อนจับขนาดใหญ่มักจะมีโคมฉายระยะใกล้ติดไปด้วย เรือส่วนมากเดินเรือด้วยารอาศัยท้ายบนฝั่ง เข็มทิศก็มักมีโคมไฟกันและเพื่องานในคืนมีเครื่องรับวิทยุทราบจนถึงเตอร์ ส่วนเครื่องส่งไม่มี

ไม่มเครื่องช่วยชีวิต

คนประจำเรือ

เรือที่ใช้ขวานล่อนจับขนาดใหญ่มักจะมีคนประจำเรือ ๒๐ คน ซึ่งตามปกติมักทำงานเป็นหุ้นส่วนกัน คนประจำเรือส่วนมากนับถือศาสนาพุทธ ส่วนเรือที่คนประจำเรือนับถือศาสนาอิสลามส่วนมากนับถือศาสนาฮินดูของอินโดนีเซีย คนประจำเรือ ๒๕-๓๕ บางลำเป็นกบฏทางภาคเหนือของประเทศไทย บ้างก็เคยทำร้ายทำนบก่อน

1. Drift Gill Net Being Hauled Aboard and Stowed on C8-T14
2. Rudder and Tiller Arrangement on C8-T14. Note Rudder May Be Rigged on Either Side
๑. เรือ ๒๕-๓๕ กำลังสตาวอานล่อนขึ้นเรือและวางกองไว้
๒. ทางเสือและหางเสือที่ใช้กับเรือ ๒๕-๓๕ ทางเสือนจะติดไว้ทางกราบใดก็ได้



C8-T14

Military Potential

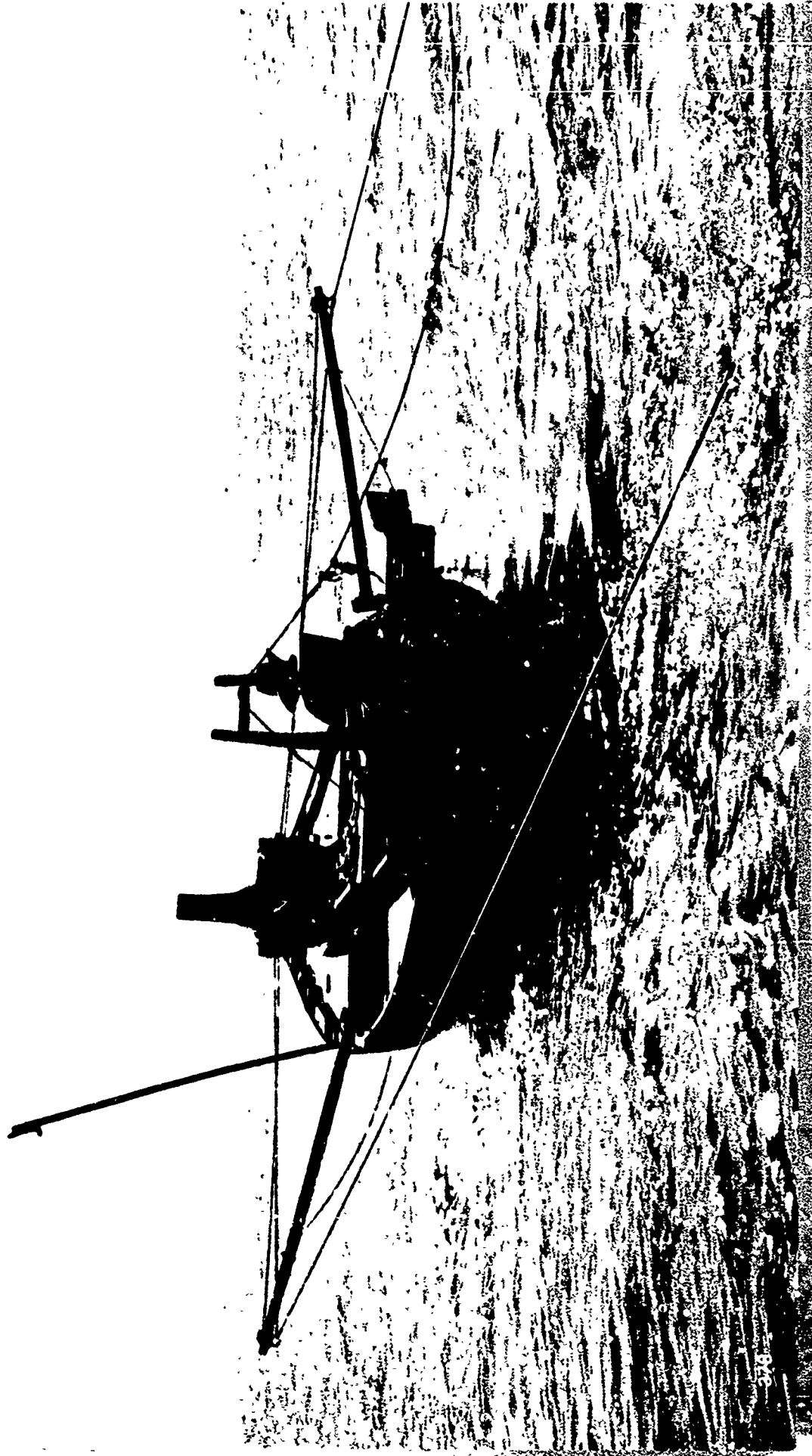
This hull shape is ideally suited for a sailing vessel, but motorized C8-T14 are too sensitive in a heavy sea to be of much military value.

ศักยภาพทางการ

รูปร่างตัวเรือของเรือประเภทชนิดนี้เหมาะสำหรับการใช้ใบเรือ ๒-๓-๔ ที่ใช้เครื่องยนต์จะโคลงมากเมื่อถูกคลื่นแรงๆ แต่ก็ไม่น่าจะมีประโยชน์ในทางทหารอยู่มาก

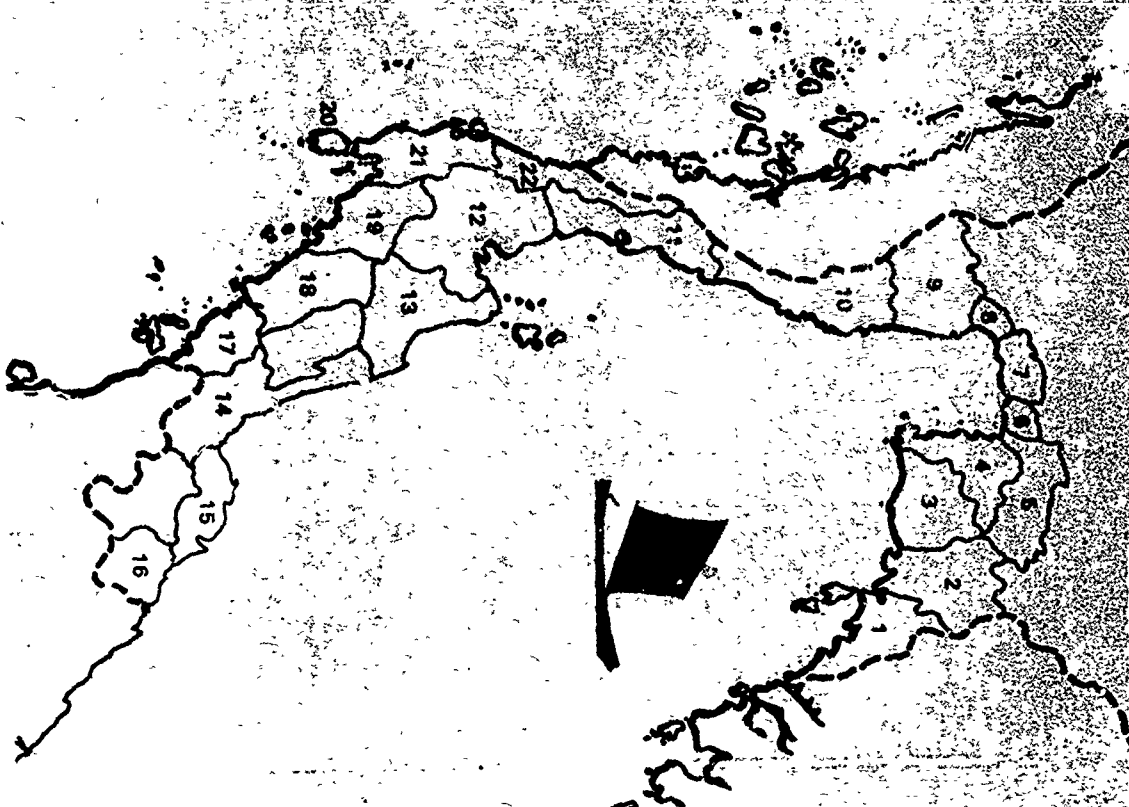
C8-T14 Trawler Working Near Samut Prakan

เรือ ๒-๓-๔ ที่ใช้วนลากกำลังปฏิบัติงานอยู่ใกล้จังหวัดสมุทรปราการ



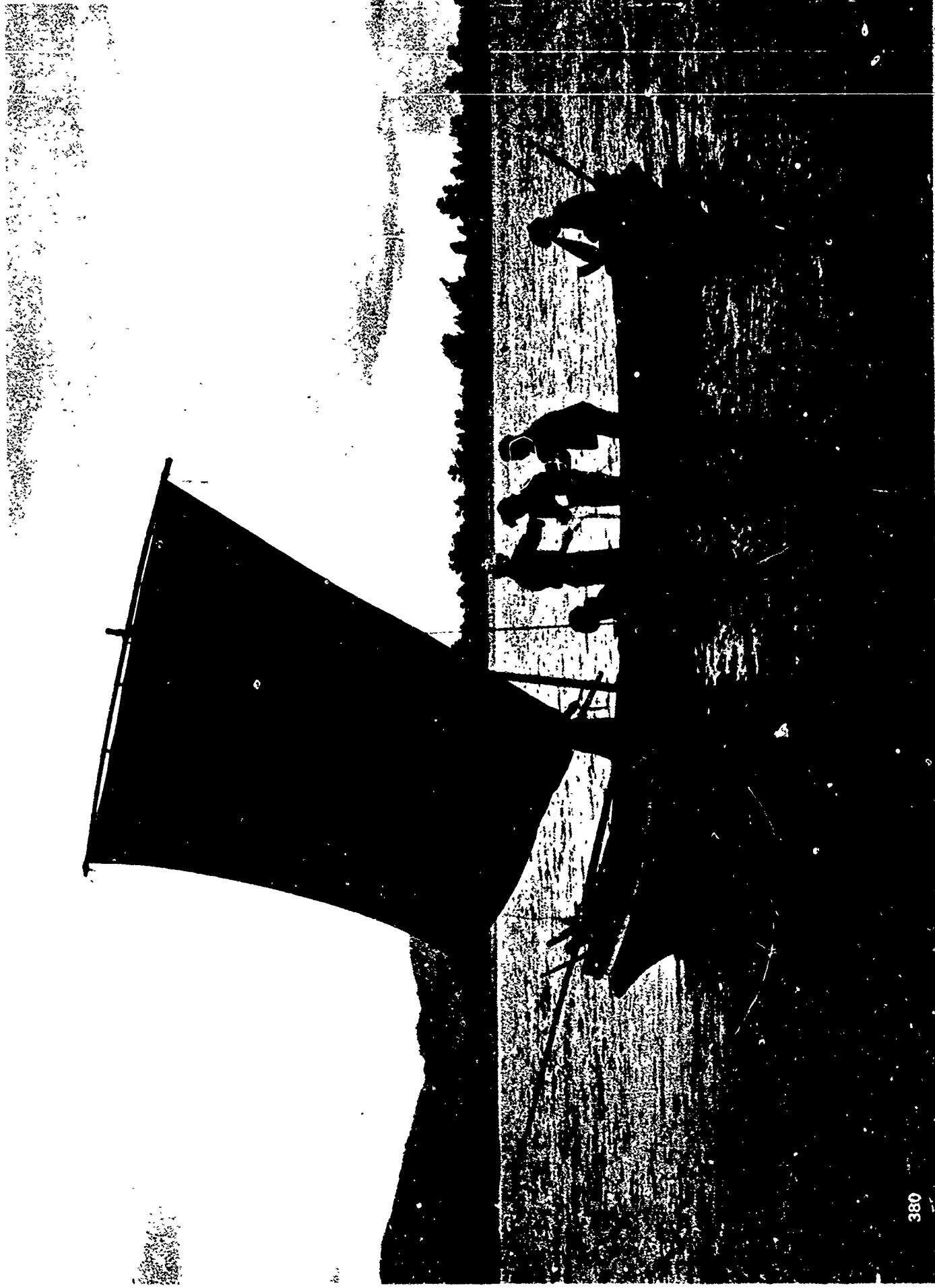
CLASS 9 - TYPE 11

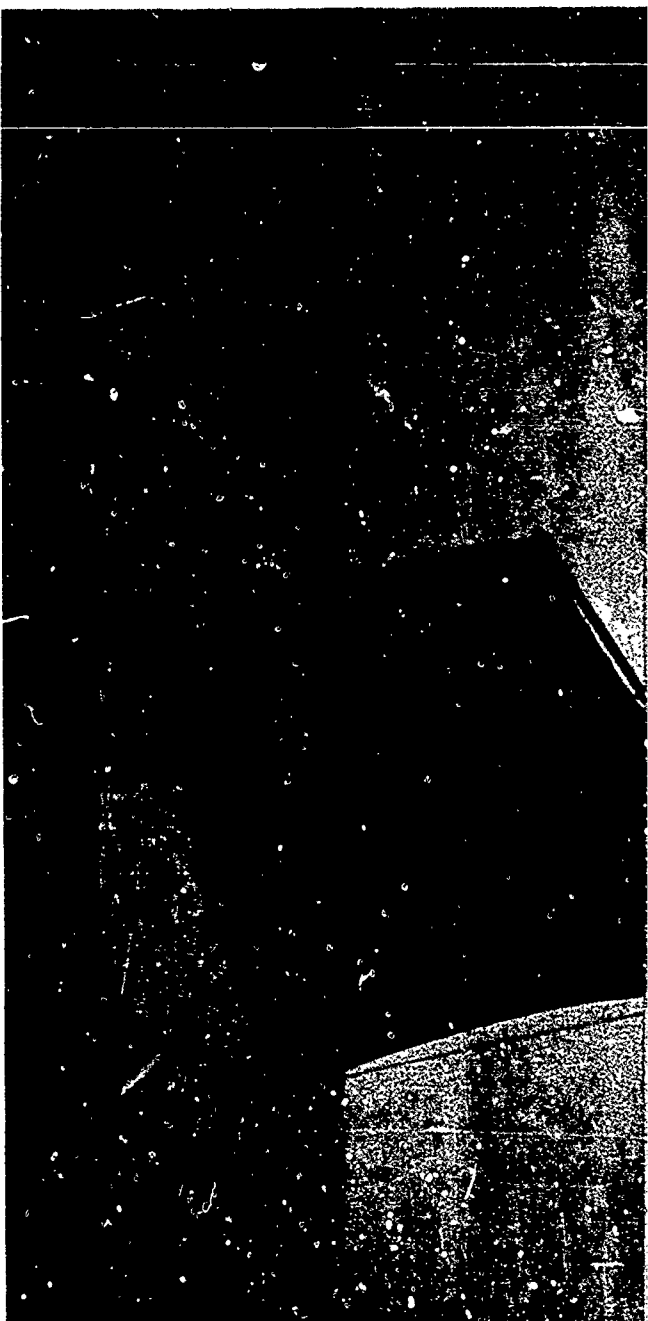
OBSERVED AREA OF OPERATION ตามปฏิบัติการทางบก



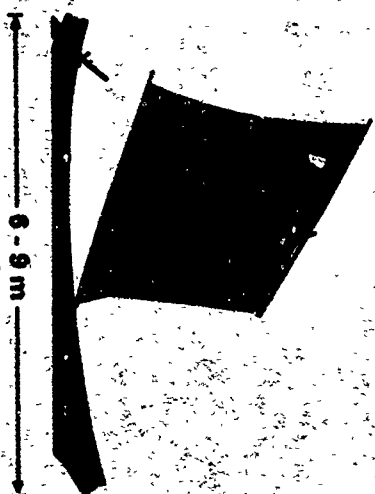
- | | |
|---|--|
| 1. Trat
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satun
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phrachuap Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C9-T11





C9-T11



C9-T11		TYPE		FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
6 - 9 m	1 .. 1.5 m	1.5 - 2	1	One square lugsail	
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
0.5 m	Offshore of Changwat Pattani and Narathiwat		1 %	14 %	
RECOGNITION FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO	
Double-ended. Overhanging bow and stern. Crescent-shaped sheer. Single, square lugsail				Bonito, spanish mackerel, rake-gilled mackerel, red snapper	

General Information

C9-T11 are small, colorful sailboats which usually fish with gill nets or fish poles about 5 miles from shore near Changwat Pattani and Narathiwat. These craft are sailing versions of the C9 - T14 carried by the C10 - T14 for use by the fish listeners. They have an open hull.

Most C9 - T11 are not registered.

Propulsion

These boats are propelled by a single, often colored, square lugsail rigged on a mast about 5 m high. The mast is stayed by two coconut-line shrouds. The sail is shortened by roller reefing.

ป๑-๑๑		ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินกรวด	กินแค	การขับเคลื่อน	ใบเขวรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส ๑ ใบ
๖-๙ ม.	๑-๑.๕ ม.	๑.๕-๒	๑	ใบเขวรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส ๑ ใบ	
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงานบริเวณนอกฝั่ง	จังหวัดปัตตานี	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	
๐.๕ ม.	และแนวเรือ		๑%	๑๔%	
ลักษณะจากหัวเรือท้ายเรือลักษณะคล้ายกัน หัวและท้ายยื่นออกไป แนวตัวเรือโค้งมนรูปวงรีแบบเขวรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสในเคียว			ชนิดสีตัวเรือสีทึบดำ/สีน้ำเงิน ปลายี ปลายีทึบ ปลายีใส ปลายีโปร่ง และปลายีทึบและใส		

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ป๑-๑๑ เป็นเรือใบแบบเคียวที่ใช้ใบสีต่างๆ โดยปกติมักจะจับปลาด้วยอวนติดตา และตกเบ็ดห่างจากฝั่งประมาณ ๕ ไมล์บริเวณใกล้จังหวัดปัตตานีและนราธิวาส เรือเหล่านี้คือเรือ ป๑-๑๑ ที่ออกรทุกไปกับเรือ ป๑๐-๑๑๔ เพื่อใช้เป็นเรือดำหรับคนพื้นเมืองปลา และนำมาคิดในเข้า ท้องเรือเบ็ด

เรือ ป๑-๑๑ นี้ ส่วนมากไม่จดทะเบียน

การขับเคลื่อน

เรือเหล่านี้แล่นไปด้วยใบเดี่ยว และมักเป็นใบเขวแบบรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสสีต่างๆ ชักอยู่บนเสากระโดงสูงประมาณ ๕ ม. เสาขี้นี้ด้วยระบบรับน้ำหนักด้วยเชือกสายมะพร้าว ๒ เส้น และจะลดใบลงด้วยการนำม้วนใบและหย่อนเชือกชักใบลงพร้อม ๆ กัน

C9-T11

C9-T11 Gill - Net Fisher Operating With 7 - Man Crew Near Ban Thon

เรือ ปธ-๗๑๑ ที่เรือวนติดตามมีคนประจำเรือ ๗ คน ปฏิบัติงานอยู่ใกล้ๆ บ้านดอน



Operational Information

The C9 - T11 are active night and day all year. On Friday, the Islamic sabbath, they are out in smaller numbers. Provisions for their normal 1-day trips are prepared at home. The catch most frequently includes bonito, Spanish mackerel, raked mackerel, and red snapper in amounts ranging from 20 to 200 kg. No means for preserving fish are used. The C9 - T11 reach speeds as high as 7 kt in a brisk breeze.

Equipment

No mechanical equipment is found on the C9 - T11. A wooden anchor with an attached cable up to 100 m long is standard. These boats normally have no fixed running lights or spotlights, but occasionally a hand-held lantern may be carried.

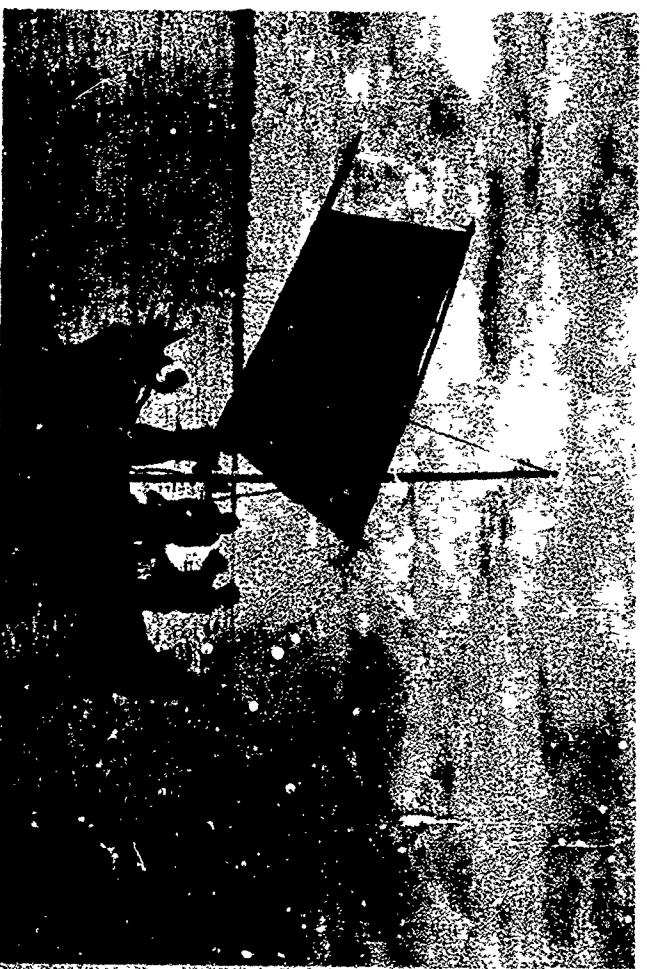
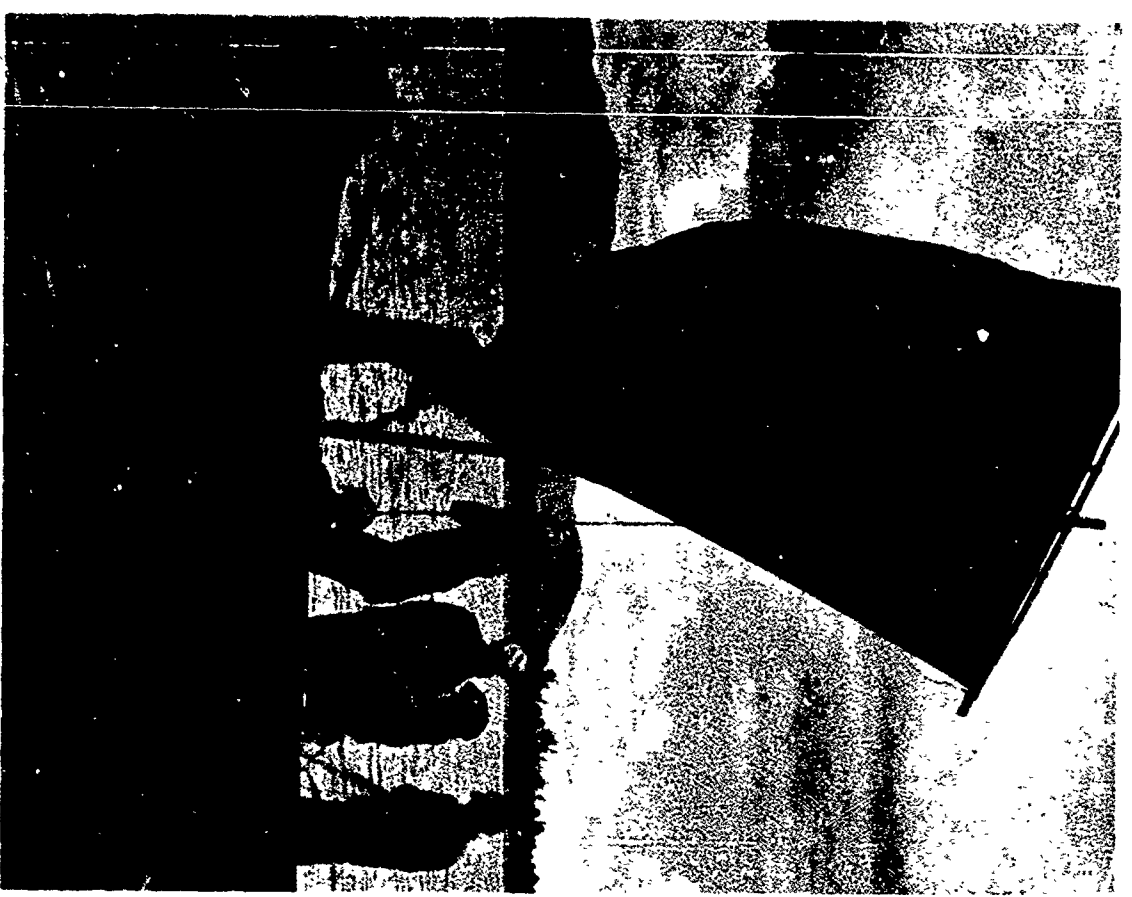
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ปธ-๗๑๑ เป็นเรือที่ล่องแคล่วและออกปฏิบัติงานทั้งกลางวันและกลางคืนตลอดปี นอกจากในวันศุกร์ ซึ่งเป็นวันหยุดของศาสนาอิสลาม จะมีเรือออกไปนอกตำบลของอาหารที่นำไปตามปกติมีพอรับประทานได้หนึ่งวัน และจัดทำจากบ้านเรือนร้อยแล้ว สัตว์ทะเลที่จับได้เป็นส่วนมากเสมอๆ ได้แก่ ปลาโอ ปลาอินทรี ปลาลัง ปลาโง่ง ปลาทุโง่ง และปลากะพงแดง มีปริมาณตั้งแต่ ๒๐ ถึง ๒๐๐ กก. ไม่มีวิธีการเก็บรักษาปลาในเรือเลย เมื่อมีลมแรงๆ เรือประเภทชนิดนี้สามารถเดินได้เร็วถึง ๗ นอต

เครื่องอุปกรณ์

ในเรือ ปธ-๗๑๑ นี้ไม่มีเครื่องมือกลเลย ใช้สมอไม้ตัวเดียวมีสายตะขอมาวไม่เดิน ๑๐๐ ม. กันเป็นมาตรฐาน ตามปกติเรือเหล่านี้ไม่มีไฟเรือเดินที่ติดประจำที่ เรือโดยมณฑลระยองไกลเลย แต่บางครั้งอาจมีคอมวิคติดไปด้วย

Single Lugsail on C9 - T11 is Shortened by Roller Reefing
เมื่อ ๒๕.๖.๕๕ ที่ฐานเขาวงกตกำลังลดด้วยถ่วงน้ำใน



C9-T11

Crew

Thai Moslems operate these fishing boats. The crew numbers from 1 to 7 and it works as a partnership.

Military Potential

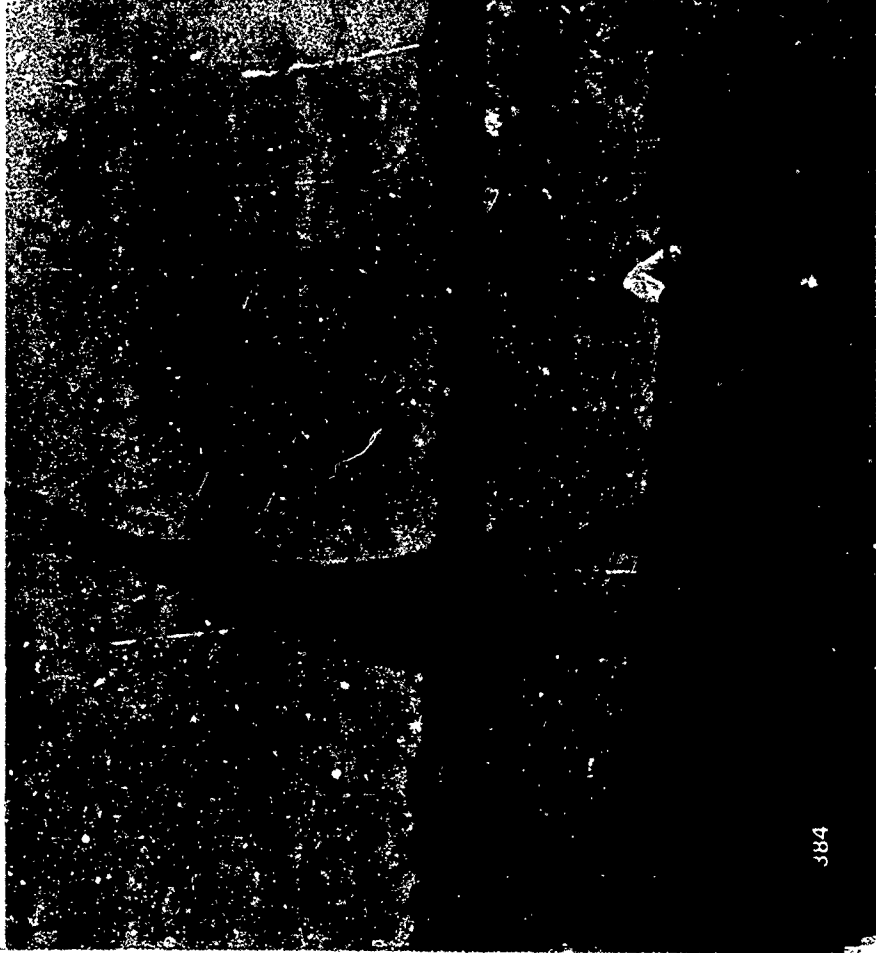
The military application of the C9 - T11 is very limited. They could carry only a few men or small amounts of supplies in a landing operation within their normal working area.

คนประจำเรือ

คนประจำเรือประมงเหล่านี้เป็นชาวไทยอิสลาม มีจำนวนตั้งแต่ ๑ ถึง ๗ คน ทำงานโดยเป็นหุ้นส่วนร่วมกัน

ศักยภาพทางการทหาร

การนำเรือ ป๕-๗๑๑ ไปใช้ในทางทหารจะมีข้อจำกัดมาก เพราะการปฏิบัติการยกพลขึ้นบกภายในย่านที่ปฏิบัติงานอยู่ตามปกติของเรือแล้ว เรือนี้จะใช้บรรทุกคนและสิ่งอุปกรณ์ได้เพียงเล็กน้อย

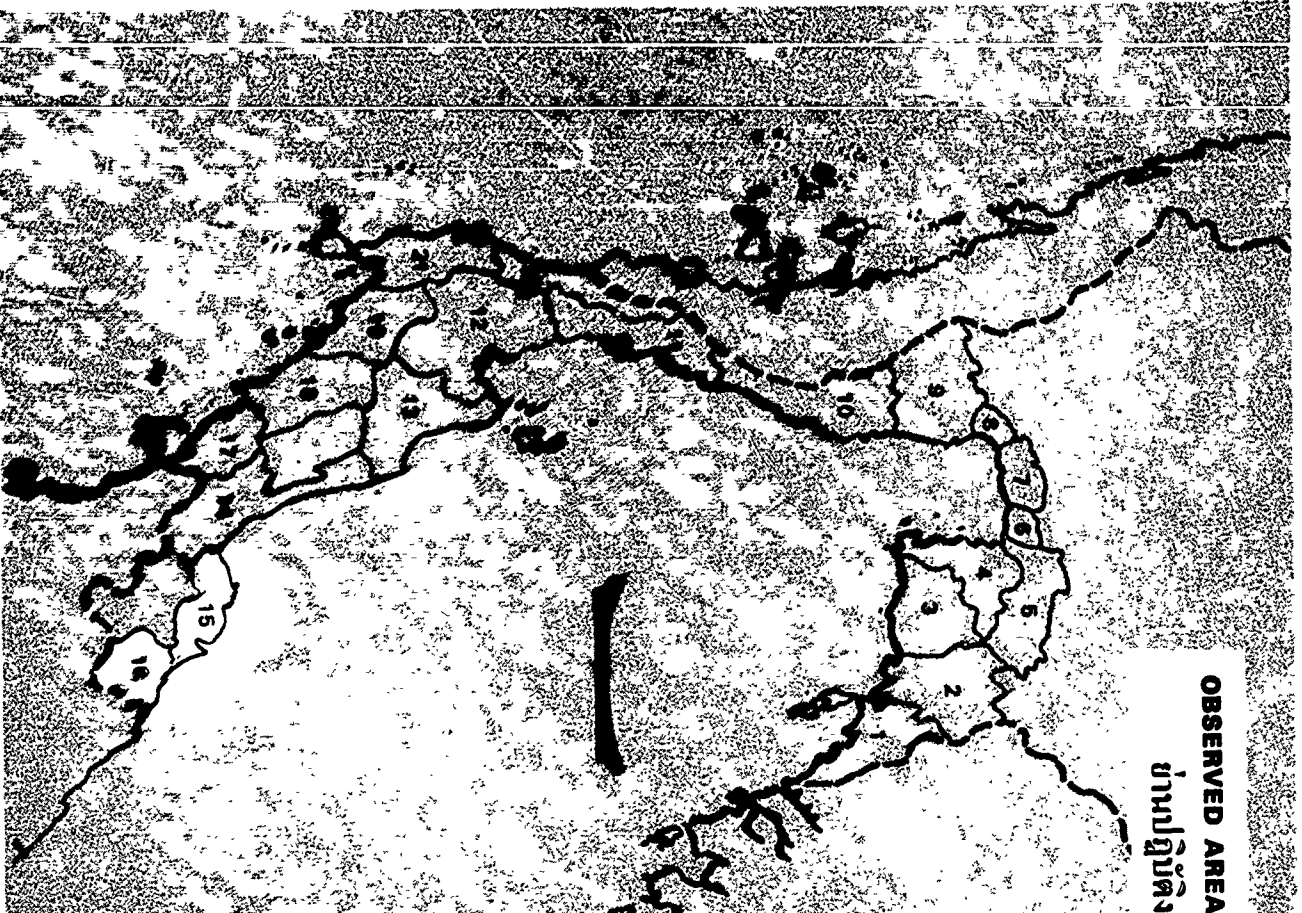


This Pole Fisher Has a Crew of 2 Thai Moslems. C9-T11 Operate in the Southern Gulf Near Malaysia

เรือตกเบ็ด ป๕-๗๑๑ ดำเนินคนประจำเรือเป็นชาวไทยอิสลาม ๒ คน ปฏิบัติงานอยู่ทางตอนใต้ของอ่าวไทยใกล้มาเลเซีย

OBSERVED AREA OF OPERATION

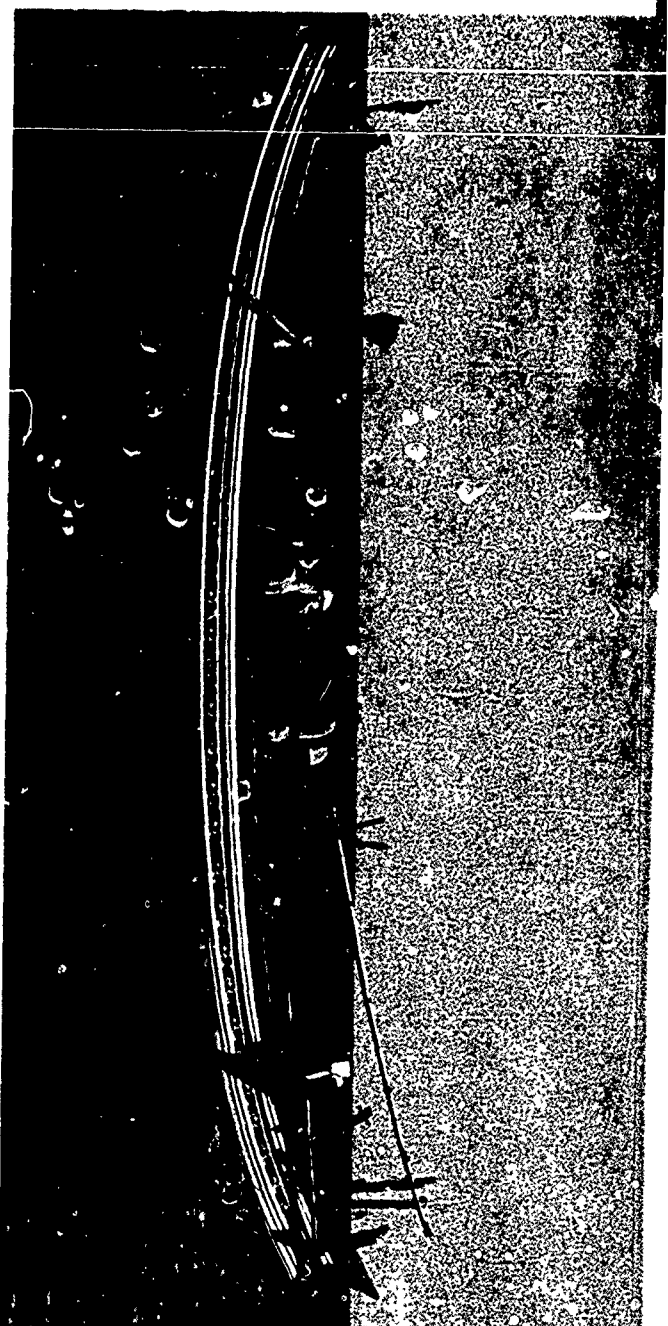
ผ่านปฏิบัติการทางบก



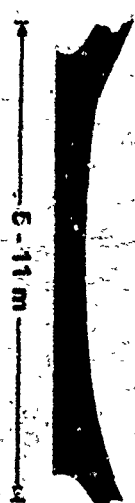
- | | |
|--|--|
| 1. Tret
ตราด | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chama Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satun
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Prachaburi
ประจวบคีรีขันธ์ | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phetchabun Khiri Kuan
เพชรบูรณ์ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

C9-T14





C9-T14



C 9 - T 14		TYPE		FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
5 - 11 m	1 - 2 m.	up to 5	up to 4	1 gasoline engine	
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
0.3 - 0.5 m	Offshore of Changwat Pat-tani and Narathiwat		1 %	86 %	
RECOGNITION FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO	
Double-ended. Overhanging bow and stern. Crescent-shaped sheer				Red snapper, bonito, chub mackerel, rakegillied mackerel	

General Information

These colorful, open-hulled fishing boats are found only in the southern part of the Gulf. They fish 3 to 5 miles offshore of Changwat Pattani and Narathiwat. They are active in all seasons. As they are sailed by Moslems, these boats are seen fishing in fewer numbers on Friday, the Islamic sabbath.

Few C9-T14 are registered.

Propulsion

C9-T14 are powered by single, long-shaft gasoline engines. These are almost always 1-cylinder, German-made JLO engines of 4 to 13 hp or 2-cylinder,

ป ๙-๗ ๑๔		ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	กินน้ำ	กินน้ำ	การขับเคลื่อน	
๕-๑๑ ม.	๑-๒ ม.	ไม่เกิน ๕	ไม่เกิน ๕	น้ำมัน ๑ เครื่อง	
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้		
๐.๓-๐.๕ ม.	นอกฝั่งจังหวัดปัตตานีและนราธิวาส	๑%	๘๖%		
ลักษณะลำเรือ	ลักษณะลำเรือ	หัวเรือและท้ายเรือยื่นออกไป	ชนิดลำเรือที่จับได้/สินค้า	ประเภทของและ ปลาโต ปลาทุ	ปลาเล็ก ปลาใหญ่
หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน หัวเรือและท้ายเรือยื่นออกไป	แนวหัวเรือโค้งเป็นรูปวงเดือน				

ข่าวสารทั่วไป

จะพบเห็นเรือประมงขนาดเล็กและนับร้อยเรือยนต์เหล่านี้ได้เฉพาะทางตอนใต้ของอ่าวไทยเท่านั้น โดยทำการประมงอยู่บริเวณนอกฝั่งจังหวัดปัตตานีและนราธิวาสออกไปถึง ๕ ไมล์ ออกปฏิบัติงานทุกฤดูกาล เนื่องจากชาวไทยอิสลามเป็นผู้ใช้เรือเหล่านี้ ฉะนั้นจึงมักไม่ได้ออกหาปลาในวันศุกร์อันเป็นวันหยุดทางศาสนาอิสลาม

เรือ ป ๙-๗ ๑๔ นี้ มีลักษณะเด่นเพียงไม่กี่ตัว

การขับเคลื่อน

เรือเหล่านี้ใช้เครื่องยนต์ทางยาวประเภทนาน้ำมันดีเซลเรือเดี่ยว โดยมากมักเป็นเครื่องยนต์ผลิต

C9-T14

19-hp Rotax made in Austria. Fuel consumption is about 3 liters per hour. The engines are started manually. No spare parts are carried.

Operational Information

These fishing craft leave home port for the offshore fishing grounds early in the morning and return in the evening. Cooked food is carried for the 1-day trip. No fish preservation methods are employed. Catches weigh up to 400 kg.

Gill nets and purse seines are the fishing equipment most commonly used by these craft. Their maximum speed is about 5 kt.

Note Engine Shaft and Bamboo Pole Secured in End Boards—Utilitarian as Well as Ornate and Colorful

ขอให้สังเกตดูเพลาเครื่องยนต์ และแกนไม้ไผ่ที่พาดไว้บนส่วนเสริมแต่งทึบลวดลายและสีสันทันวินิจิตร



Equipment

Mechanical means for handling neither the fish nor fishing equipment are found on the C9-T14. Bilge water is bailed by hand. No pumps are carried. Ground tackle consists of a single wooden anchor with a cable which may be 100 m in length.

Normally C9-T14 carry no lights. No radio or navigation equipment is used.

จากประเทศเยอรมนียี่ห้อได (ILCO) ชนิด ๑ สูบ ขนาด ๔ ถึง ๑๓ แรงม้า หรือเครื่องโรแทคจากประเทศออสเตรีย ชนิด ๒ สูบ ขนาด ๑๕ แรงม้า สันเลื่องชื่อเพเลิงชม. ละประมาณ ๓ ลิตร เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ ไม่มีส่วนอะไหล่ไปในเรือด้วย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือเหล่านี้จะออกจากท่าจอดพัก ไปยังตำบลที่ทำการประมงนอกฝั่งในตอนเช้าตรู่ และกลับตอนเย็น นำเสบียงอาหารที่จัดหาเรียบร้อยแล้วจากบ้านไปพอสำหรับการปฏิบัติงานวันหนึ่ง ไม่มีวิธีการเก็บรักษาปลาในเรือแต่อย่างใด สัตว์ทะเลที่จับได้มีปริมาณไม่เกิน ๔๐๐ กก.

เครื่องมือประมงที่ใช้กันอยู่อย่างแพร่หลายสำหรับเรือประเภทชนิดนี้ได้แก่ อวนติดตา และอวนล้อมจับ ความเร็วสูงสุดของเรือประมาณ ๕ นอต

เครื่องมืออุปกรณ์

เรือ ปธ-๗๑๔ นี้ ไม่มีเครื่องมือกลใด ๆ เพื่อใช้ในการยกปลาหรือเครื่องอุปกรณ์จับปลาแต่อย่างใด เครื่องสูบน้ำก็ไม่มีการติดตั้งที่เรือจะใช้กระป๋องหรือถังวิดออก สมอที่ใช้สมอไม้ตัวเดียว สายสมออาจยาวถึง ๑๐๐ ม.

ตามปกติเรือ ปธ-๗๑๔ นี้ ไม่มีคอมพิวเตอร์ และไม่มีแม้กระทั่งวิทยุหรือเครื่องมือเดินเรือใด ๆ ทั้งสิ้น

C9-T14

Ornately Carved and Colorfully Painted Board at Bow of C9-T14 Is Used As an Oar Rest and a Convenient Place To Secure Lines

แผ่นไม้แกะสลักลายและเขียนด้วยสีฉูดฉาดที่หัวเรือ ป.๕-๗๑๔ นี้ใช้สำหรับวางพาดแฉวงและผูกเชือก



C9-T14 Pole Fisher Brings in About 50 Kg of Red Snapper and Spanish Mackerel Each Day

เรือตกเบ็ด ป.๕-๗๑๔ จับปลากระพงแดง ปลาอินทรีได้ประมาณวันละ ๕๐ กก.



C9-T14

Crew

The 1- to 5-man crew of the C9 - T14 is Thai Moslem.

Military Potential

This boat has only minimal military potential. It could assist in ship-to-shore transfer of materials and men in limited amounts. Its distinctive design and decoration identifies it with the southern part of the Gulf.

กนประจำเรือ

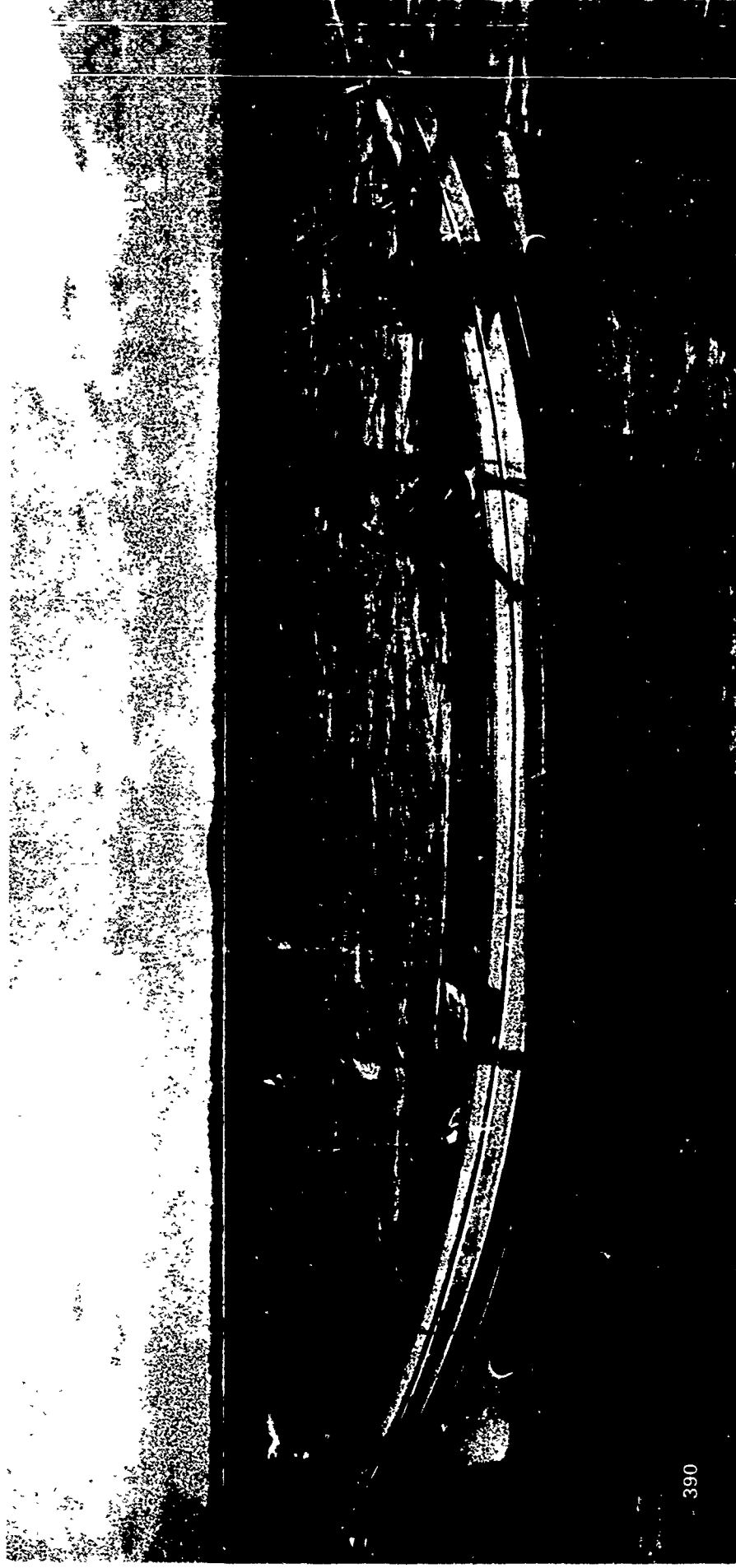
เรือ ป๕-ช๙๔ ใช้กนประจำเรือ ๑ ถึง ๕ กน เป็นชาวไทยมุสลิม

ศักยภาพในการทหาร

เรือนี้มีศักยภาพในการทหารต่ำ แต่พอจะใช้ช่วยลำเลียงกนและวัสดุจากเรือใหญ่ขึ้นบกได้ โดยมีปริมาณจำกัด และเนื่องจากเป็นเรือที่ออกแบบและมีการตกแต่งไว้เป็นพิเศษเพื่อกับเรืออื่นๆ ทางตอนใต้ของอ่าวไทย จึงสามารถพิสูจน์ทราบได้

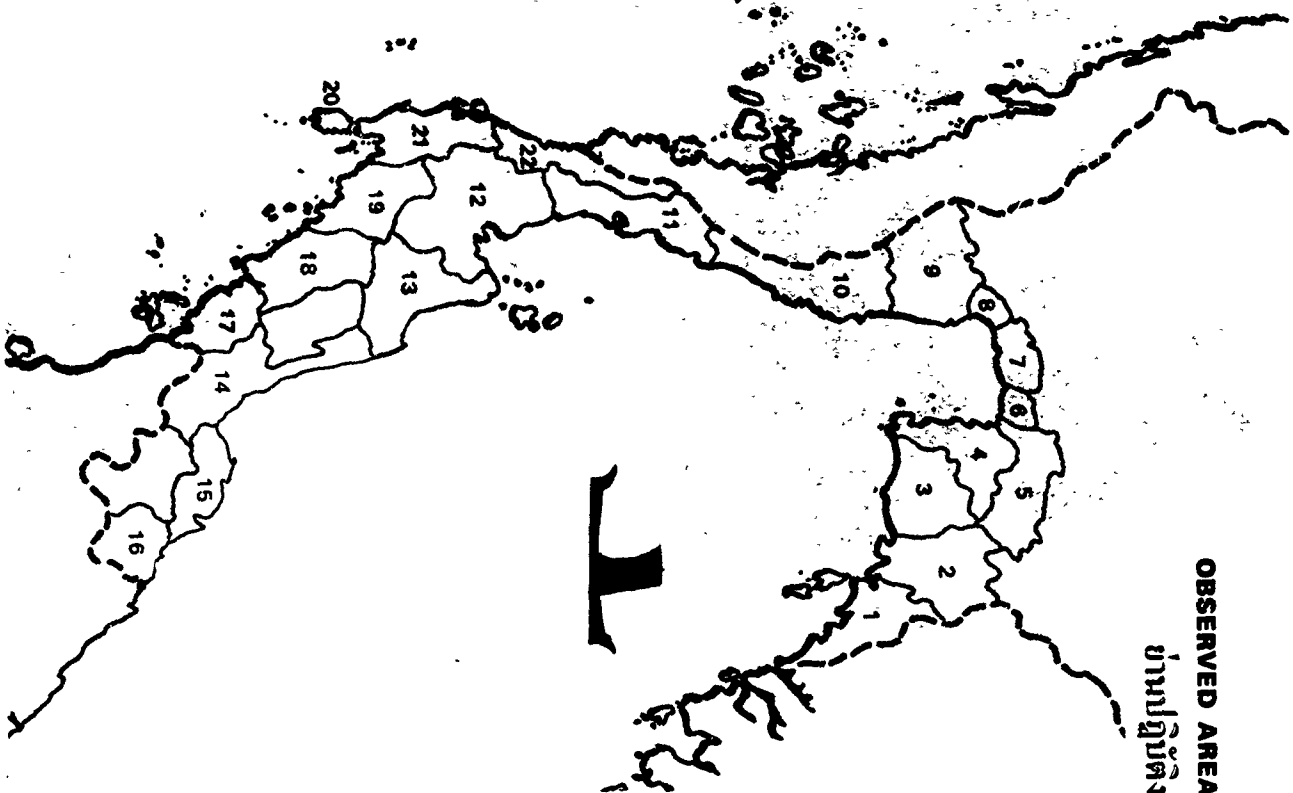
This C9 - T14 Uses Gill Net and Fishes Near Mouth of Pattani River. Its Catch May Run to 200 Kg per Day

เรือ ป๕-ช๙๔ ล่าโดยใช้วนศัตตา และทำการประมงอยู่ใกล้ปากแม่น้ำพัฒน์ จับได้วันละไม่เกิน ๒๐๐ กก.



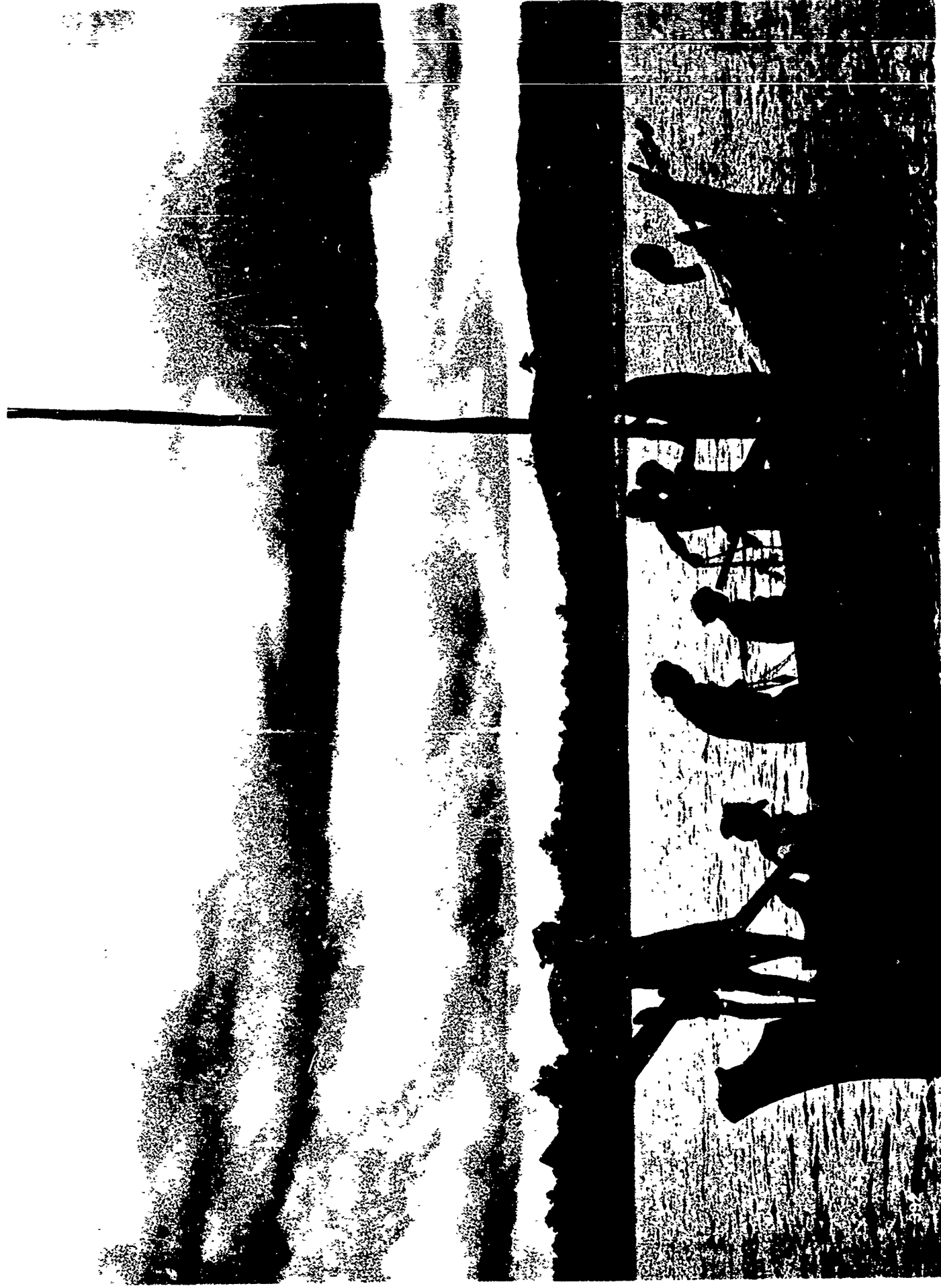
CLASS 10 - TYPE 11

OBSERVED AREA OF OPERATION อำเภอภูมิจังหวัดพะเยา



- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| 10. Phrachuen Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |

C10-T11



ป ๑๐-๗ ๑๑			ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ก้นกวอต	ก้นนก	การขับเคลื่อน		
๕-๑๒ ม.	๑.๕-๒ ม.	๒-๓	๑-๒	• ใบแฉาน อามีเกรงงนค์		
ก้นลึก	ย่านปฏิบัตงาน	พบเรือประเภนี้		พบเรือชนิดนี้		
๐-๕ ม.	ตงกลกักรบแคนมกละเข็	๒%	๑๓%			
ลักษณะการจำ	ชนิดกักรบจะเลกักรบได้/ก้นดำ					
<p>หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกันและยื่นออกไป ทวนหัว ทวนท้ายเรือมีเขี้ยวขึ้นสูงขึ้นมา ข้างใบแฉานหรือใบศิว นานาชนิด</p>						

The brightly ornamented, double-ended C10-T11 sailing "canoe" fishes along the southern coast of the Gulf from Songkhla to the Malaysian border. The sharply pointed bow and stern usually have purely decorative stem and stern planks flaring out over the ends. Ornately carved and brilliantly colored boards, with dragons, leaves, and flowers are used to support the rudder and unstepped mast.

C10-T11 are mainly purse seiners and gill netters, but they also fish for squid with dip nets. They are active in all seasons but generally observe the Moslem sabbath on Friday. They are rarely registered.

เรือ ป.๑๐-๕๑ ที่ใต้ประติมากรรมเรือข่างสวยงามนี้ หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกันและมีส่วนคล้ายกับเรือกระมุขของชาวอินเดียนแดงที่โบ จะใช้เป็นที่เรือประมงอยู่ตามบริเวณฝั่งทะเลทางตอนใต้ของอ่าวไทยตั้งแต่จังหวัดสงขลา ลงไปตลอดแดนสหพันธ์มาเลเซีย หัวเรือและท้ายเรือมีลักษณะแหลมและมักตกแต่งแผ่นไม้สักริยวาทน์และทวนท้ายให้ยื่นเพื่อออกไปอย่างสวยงาม มีการแกะสลักฉลวย และเขียนตัวสีฉูดฉาดบนแผ่นไม้เป็นรูปพระขนาน ใบไม้และดอกไม้ เพื่อให้เป็นที่ยึดทางเสือและวางทาสีการะโด่ง

ผู้ประกอบการสมัครมาใช้จำนวนน้อยมาก อานัตติดาเป็นส่วนใหญ่ และจับปลาหมึกโดยใช้

Propulsion

The single, square lugsail is rigged from an unstayed pole mast up to 6 m high which is raked sharply aft and stepped just forward of amidships. Yard and boom are each about 4 m long. The sail is reefed or furled by rolling it around the boom as the halyard, passing through a block at the top of the mast, is slackened off.

Most C10-T11 have a long-shaft, outboard gasoline engine clamped to the side at the stern. The most common engine is the German-made, 8- to 13-hp, 1-cylinder JLO. It is started manually and burns 2 to 3 liters of fuel per hour. No spare parts are carried.

ไม่ต้องแฉ้วข้อด้วยสวิง ออกปฏิบัติงานทุกฤดูกาล แต่ตามปกติจะหยุดงานในวันศุกร์ ซึ่งเป็นวันกระทำพิธีทางศาสนาอิสลาม และเรือเหล่านั้นก็ไม่มีใครจดทะเบียน

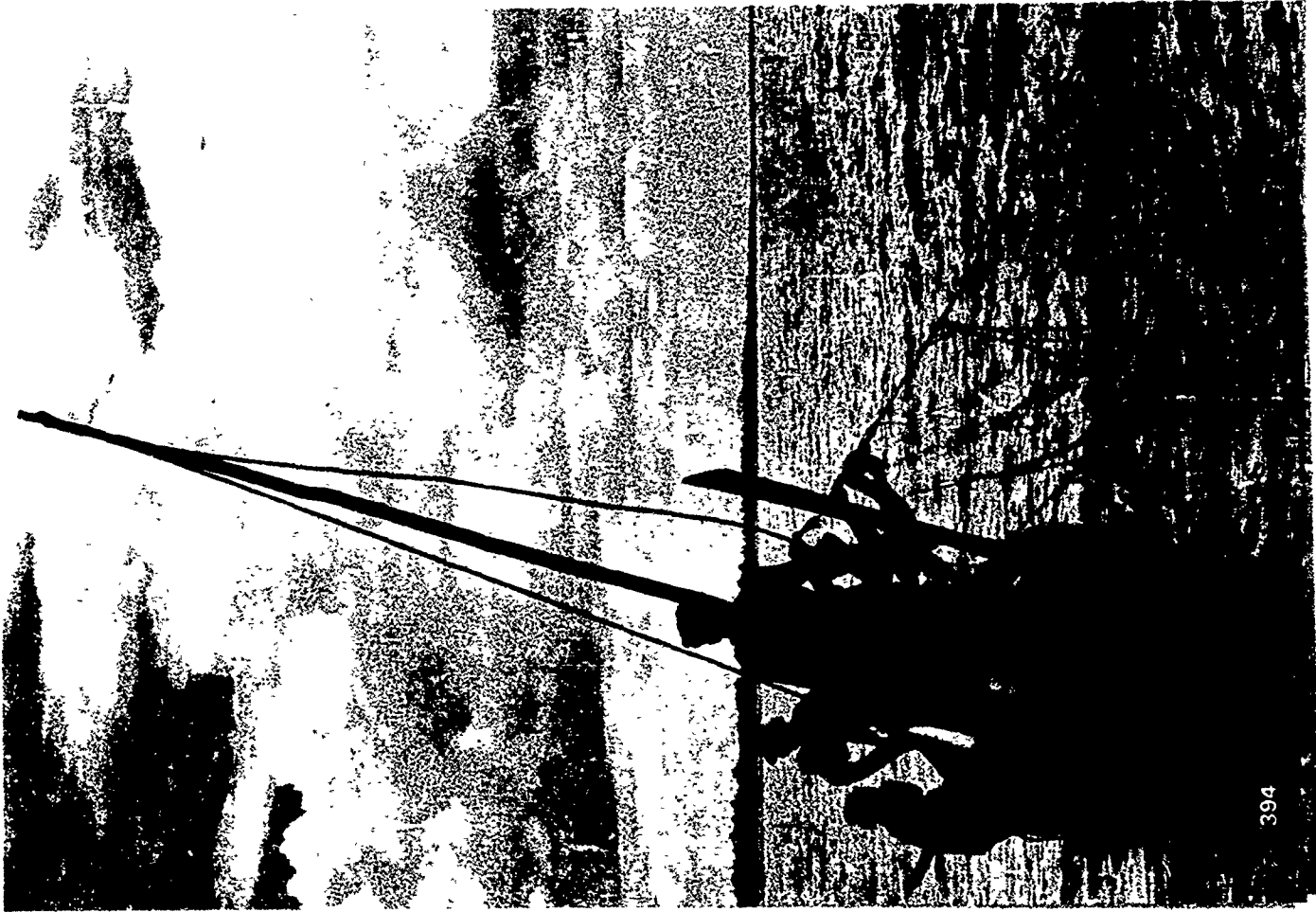
การขับเคลื่อน

เป็นเป็นใบแจวนรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสใบเดียว จะรั้งอยู่บนเสากระโดงเรือที่ไม่มีสายยึดเสาส่งไม้เกิน ๖ ม. มีลักษณะเอียงไปทางท้ายเรืออย่างเห็นได้ชัด และพุ่งอยู่กลางเก๋งก่อนไปทางหัวเรือ เพลใบอันบนและอันล่าง (เพลอันบนและเพลอันล่าง) ยาวประมาณ ๔ ม. การลดใบและม้วนเก็บจะกระทำโดยหย่อนเชือกชักใบซึ่งร้อยผ่านรอกที่ขอบเคาะลงมาในขณะเดียวกันก็ม้วนใบรอบเพลาด้าน

เรือ ป๑๐-๗๑๑ ส่วนมากใช้เครื่องยนต์ทางยาวประเภทน้ำมันโซโดยคิดไว้ทางท้ายเรือกรบใบกราบหนึ่ง เครื่องยนต์ที่ใช้กันอยู่โดยทั่วไปเป็นส่วนใหญ่ได้แก่เครื่องยนต์ที่ผลิตจากประเทศเยอรมนียี่ห้อเจโล (JLO) ชนิดสูบเดี่ยวขนาด ๘ ถึง ๑๓ แรงม้า เริ่มเดินเครื่องด้วยมือและสันเปลี่ยนน้ำมันเชื้อเพลิง ขม.ละ ๒ ถึง ๓ ลิตร เรือเหล่านี้ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ติดไปด้วย

C10-T11 Gill-Net Fisher Working Offshore Near Sai Buri. Note Fish Caught in Mesh of Net. C10-T11 Operate Only in the Southern Gulf Near Malaya

เรือ ป๑๐-๗๑๑ ที่ใช้อวนติดดักกำลังปฏิบัติงานอยู่นอกฝั่งใกล้ อ.สามบุรี ขอให้สังเกตดูปลาที่ติดอวน เรือนี้ปฏิบัติงานอยู่ทางตอนใต้ทางอ่าวไทยใกล้มาเลเซีย



Operational Information

C10-T11 fish 3 to 5 miles offshore. They leave home port in the morning and return in the evening. When squid fishing they may stay out for 4 days. Cooked food is carried from home on the daily fish runs or prepared over a charcoal stove when the boat remains at sea.

The catch includes bonito, chub mackerel, dorab, perch, rakegilled mackerel, red snapper, Spanish mackerel, and squid in amounts up to 200 kg per day. There is no means for preserving the fish.

These boats cruise at about 4 kt under power and in a 15-kt breeze can make 7 kt with sail.

Equipment

C10-T11 carry only fishing equipment and a wooden anchor on a cable up to 100 m in length. They have no navigation lights, but they carry a lantern to attract squid.

ชาวสการปฏิบัติงาน

เรือ ป๑๐-๒๑๑ จะทำการประมงอยู่ห่างจากฝั่ง ๓ ถึง ๕ ไมล์ ออกเรือจากท่าจอดพักในตอนเช้าและกลับในตอนเย็น เมื่อออกไปทำการจับปลาหนัก อาจต้องอยู่ในทะเลนานถึง ๔ วัน ถ้าออกปฏิบัติงานบนพื้นประจําวันก็จะนำอาหารที่จัดทำเรียบร้อยแล้วจากบ้านไป หรือเมื่อต้องอยู่ในทะเลหลาย ๆ วันก็จะหุงต้มด้วยเตาถ่านในเรือ

สัตว์ทะเลที่จับได้มี ปลาโอ ปลาทุ ปลาตาบลา ปลาเสือ ปลาลัง ปลามัง ปลากระพงแดง ปลาอินทรี และปลาหมึก ปริมาณที่จับได้วันละไม่เกิน ๒๐๐ กก. และไม่มีการเก็บรักษาปลาในเรือแต่อย่างใด

เรือเหล่านี้เมื่อใช้เสร็จจะนำความเร็วเดินทางประมาณ ๔ นอต ถ้าใช้ใบจะตามารถทำความเร็วได้ ๗ นอตเมื่อลมมีความเร็ว ๑๕ นอต

เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๑๐-๒๑๑ นับแต่เอาทะเลอุปกรณ์ในการจับปลา สมอไม้ ๑ ตัว และสายถมนอว้างไม่เกิน ๑๐๐ ม. เท่านั้น เรือเหล่านี้ไม่มีไฟเรือเดิน ถึงแม้แต่เพียงตะเกียงเจ้าพายุ • ชาวสการบริโภคส่งปลาลากหนัก

Ornately Carved and Colorfully Painted Boards at Bow and Stern Are Characteristic of C10-T11 Vessels
ลักษณะของเรือ ป๑๐-๒๑๑ จะมีแผ่นไม้แกะสลักลายและเขียนตัวสัตว์
ดูคล้ายอยู่ที่หัวเรือและท้ายเรือ



C10 - T11

In Addition to a Single Lugsail, Most C10-T11 Vessels Are Also Equipped With a Long-Shaft Gasoline Engine
เรือ ป๑๐-๕๑๑ ส่วนมากจะติดเครื่องยนต์ทางยาวนั้นได้ ๑ เครื่อง เท่นจากใบ
แจวนใบเดียวที่มีอยู่แล้ว



Crew

The crew, usually 4 to 7 in number, are Moslems and speak a southern dialect related to Malay. Most of them have the minimal four years' schooling and work as partners in the fishing enterprise.

Military Potential

Small, unseaworthy, and without decks to conceal contraband, the C10-T11 has limited military potential. However, it is accustomed to night sailing and, in a brisk breeze, is faster than its motorized sister, the C10-T14.

คนประจำเรือ

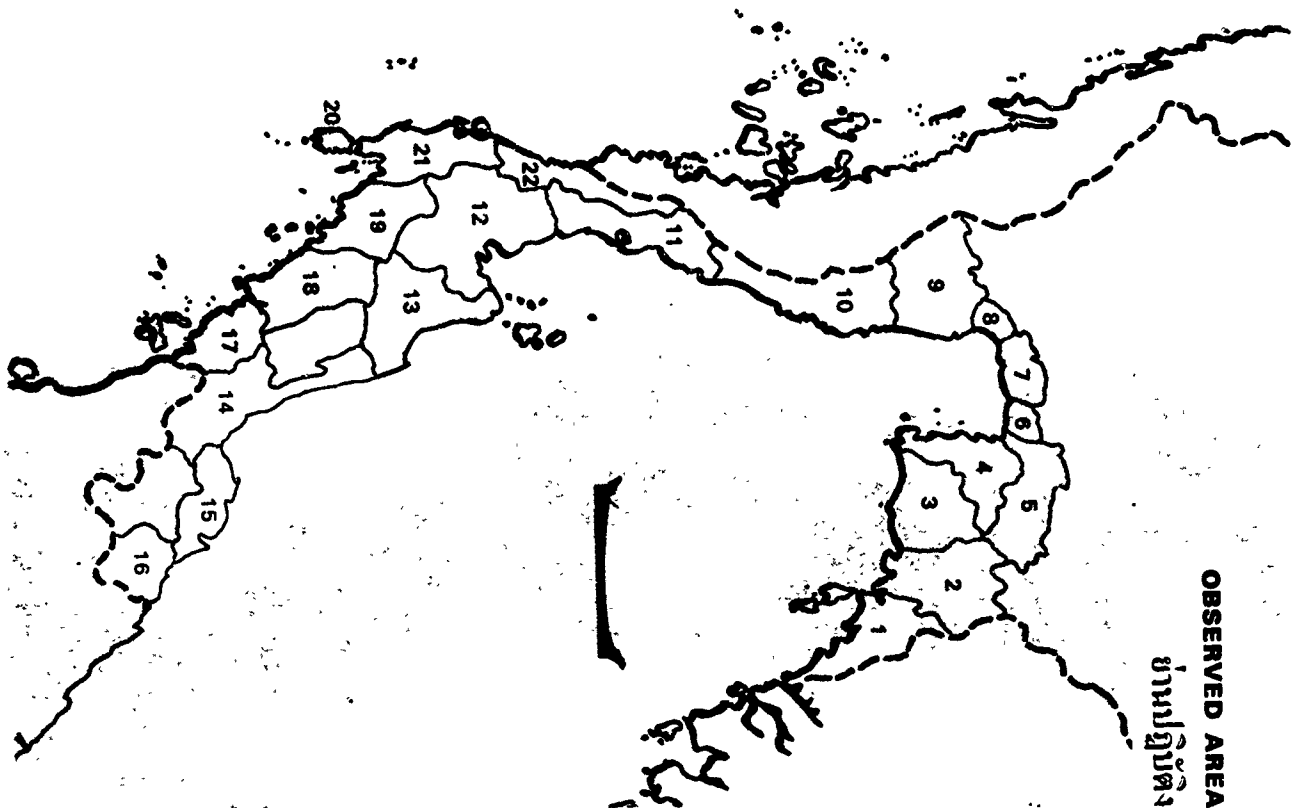
ตามปกติจะมีคนประจำเรือ ๔ ถึง ๖ คน เป็นชาวไทยอิสลาม พูดภาษาเบกได้ ปณณามลายู ส่วนมากจะมีความรู้ยังต่ำเพียงชั้นประถมปีที่ ๔ และทำการประมงโดยเป็นหุ้นส่วนกัน

ศักยภาพในทางทหาร

เนื่องจากเป็นเรือขนาดเล็ก ออกทะเลได้ไกลๆ ไม่ได้ และไม่มีความปลอดภัยของต้องห้าม ฉะนั้นเรือ ป๑๐-๕๑๑ นี้จึงศักยภาพในทางทหารอย่างจำกัด แต่อย่างไรก็ตาม เรือมีความทนทานและเคยชินต่อการแล่นไปในเวลากลางคืนเป็นอย่างดี และในขณะที่แล่นแรงจะมีความเร็วสูงกว่าเรือ ป๑๐-๕๑๔ ซึ่งใช้เครื่องยนต์และมีรูปร่างคล้ายกัน

OBSERVED AREA OF OPERATION

ข้ามน้ำข้ามทะเล



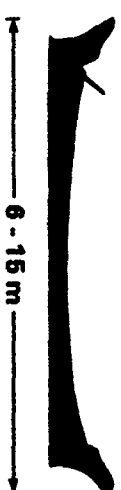
- | | |
|--------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| 6. Samut Prakan | 17. Satun |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| 10. Phrae | 21. Phang-Nga |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |

C10-T14





C10-T14



C10-T14	TYPE	FISHING
BEAM	GROSS TONS	NET TONS
3 - 15 m	1 - 2 m	2 - 7
OPERATING AREA	CLASS	FREQUENCY
up to 0.6 m	Songkhla to Malaysian border	2%
TYPE OF CATCH / CARGO	TYPE OF CATCH / CARGO	TYPE OF CATCH / CARGO
Mainly bonito, chub mackerel, raked mackerel, red snapper	Mainly bonito, chub mackerel, raked mackerel, red snapper	Mainly bonito, chub mackerel, raked mackerel, red snapper

General Information

Identical to the C10-T11 except that it has no sail, the C10-T14 has the same decorative stern and stern planks flaring out at the ends, brightly decorated hull and ornately carved boards.

Built in the shipyards at Changwat Songkhla, Pattani, and Narathiwat, the boat's fish 3 to 5 miles off the coast of the Gulf between Songkhla and the Malaysian border.

About half of these boats are purse seiners and the rest fish with gill nets. They are active in all seasons and many observe Friday, the Moslem sabbath, as a day of rest.

Very few C10-T14 carry registration papers.

ปล๑๐-๗๑๔

ใช้งาน

ประมาณ

ความยาวทอกลำ	ความกว้างสุด	กินทอกล	กินแนก	การขับเคลื่อน
๖-๑๕ ม.	๑-๒ ม.	๒-๗	๑-๕	น้ำมันดีเซล
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	พบเรือชนิดนี้
ไม่กิน ๐.๖ ม.	สงขลาถึงระนองและชัย	๒%	๘๗%	๘๗%
ลักษณะลำ	หัวเรือที่พร้อมลักษณะลำและยื่นออกไป ทวนหัว	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	พบเรือชนิดนี้
หัวเรือที่พร้อมลักษณะลำและยื่นออกไป ทวนหัว	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	พบเรือชนิดนี้	พบเรือชนิดนี้

ข่าวสารทั่วไป

เรือ ปล๑๐-๗๑๔ มี ลักษณะเหมือนกับเรือ ปล๑๐-๗๑๑ ผิดกันตรงที่ไม่มีใบ เรือเหล่านี้ได้ตกแต่งทวนหัวและทวนท้ายโดยเสริมไม้เข้าไปที่ปลายสุดให้ยื่นออกไป (เรือเหล่านี้ที่เสริมไม้ว่า "โชนเรือ") ตัวเรือทาสีสีขาว และมีการแกะสลักลวดลายให้สวยงาม

เรือประเภทชนิดนี้ใช้ตัวเรือในจังหวัดสงขลา ปัตตานี และนราธิวาส ทำการจับปลาอยู่ตามแถบชายฝั่งทะเลของอ่าวไทย ห่างฝั่งประมาณ ๓ ถึง ๕ ไมล์บริเวณฝั่งตะวันออกจังหวัดสงขลาไปจนถึงเขตแดนที่ติดต่อกับสหพันธรัฐมาเลเซีย

ประมาณครึ่งหนึ่งของเรือเหล่านี้จับปลาค้าววนกันจับ ส่วนอีกครึ่งหนึ่งใช้ฉาว

C10 - T14

Propulsion

These boats are powered by a long-shaft, outboard gasoline engine, either a 1-cylinder, German-made JLO engine (usually 13 hp) or a 2-cylinder, Austrian Rotax engine (19 hp), which consumes 2 to 4 liters of fuel per hour. Both types are started manually and no spare parts are carried.

Operational Information

C 10- T 14 normally make 1-day fishing trips, carrying food cooked at home. About one-third of them fish at night with encircling gill nets. Others use purse seines.

These boats have no fish observer's seat but instead carry a dinghy for a fish listener. Upon reaching the fishing ground the listener sets out in the dinghy and dives underwater to locate the fish shoals by sound. He then surfaces and signals the crew of the large boat where to lay the purse or encircling gill net. After the encircling operation is completed, the crew beats the water with bamboo stakes to drive the fish to the sides of the net which is then hauled to the mother vessel. The catch is either dipped out with hand nets, or the fish are picked by hand from the mesh of the gill nets.



ติดตา ออกปฏิบัติงานทุกฤดูกาล และส่วนมากจะหยุดพักเหมือนกันในวันศุกร์ อันเป็นวันหยุดทางศาสนาอิสลาม

เรือ ป๑๐-๗๑๔ นี้ มีจำนวนน้อยมาก ที่มีใบทะเบียนเรือติดไปได้

การขับเคลื่อน

เรือประเภทชนิดนี้ใช้เครื่องยนต์ทางยาวประเภทน้ำมันดีเซล เป็นเครื่องยนต์ที่ทำจากประเภทเยอรมันยี่ห้อเจโล (JLO) ชนิด ๑ สูบ (ตามปกติใช้ขนาด ๑๓ แรงม้า) หรือเป็นเครื่องยนต์จากประเทศออสเตรเลียยี่ห้อโรแท็กซ์ ชนิด ๒ สูบ (ขนาด ๑๙ แรงม้า) ความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง ชม. ละ ๒ ถึง ๔ ลิตร เครื่องยนต์ทั้งสองชนิดนี้เริ่มเดินเครื่องด้วยมือ และทางเรือไม่จำเป็นต้องให้ติดไปด้วยเลย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๑๐-๗๑๔ นี้ ตามปกติจะออกจับปลาที่ทะเลหน้าวัน โดยนำเสบียงอาหารที่พุงหาไปจากบ้านเรียบร้อยแล้ว เรือประเภทชนิดนี้ประมาณหนึ่งในสามที่จับปลาในเวลากลางคืนด้วยอวนล้อมติด ส่วนที่เหลือออกนอกรับใช้อวนล้อมจับ

เรือเหล่านี้ไม่มีเก้าอี้สำหรับนั่งดูฝูงปลา แต่จะบรรทุกเรือเล็กไปหนึ่งลำเพื่อเป็นพาหนะของผู้คนที่นั่งดูฝูงปลา เมื่อไปถึงตำบลที่จับปลา ผู้ที่นั่งดูปลาจะออกไปกับเรือเล็กแล้วดำลงไปใต้น้ำ เพื่อค้นหาฝูงปลาโดยอาศัยการฟังเสียง เมื่อพบแล้วผู้ที่นั่งดูปลาจะโผล่ขึ้นมา และแจ้งตำบลที่ให้คนบนเรือใหญ่ทราบ เพื่อวางอวนล้อมจับหรืออวนล้อมครีกรอบฝูงปลา ภายหลังที่ได้ทำการล้อมฝูงปลาไว้เรียบร้อยแล้ว คนประจำเรือจะช่วยให้ไม้ไผ่ต้นเพื่อค้ำยันให้ล่าว่ายเข้าไปติดตาอวน แล้วดึงอวนมาที่เรือใหญ่ หรือสาวขึ้นเรือและใช้สวิงตัก หรือปลดปลาออกจากตาอวน

C10 - T14 Purse-Seine Fisher Returning to Port. These Boats Usually Carry a Crew of 10 and Catch Up to 300 Kg of Fish Each Day

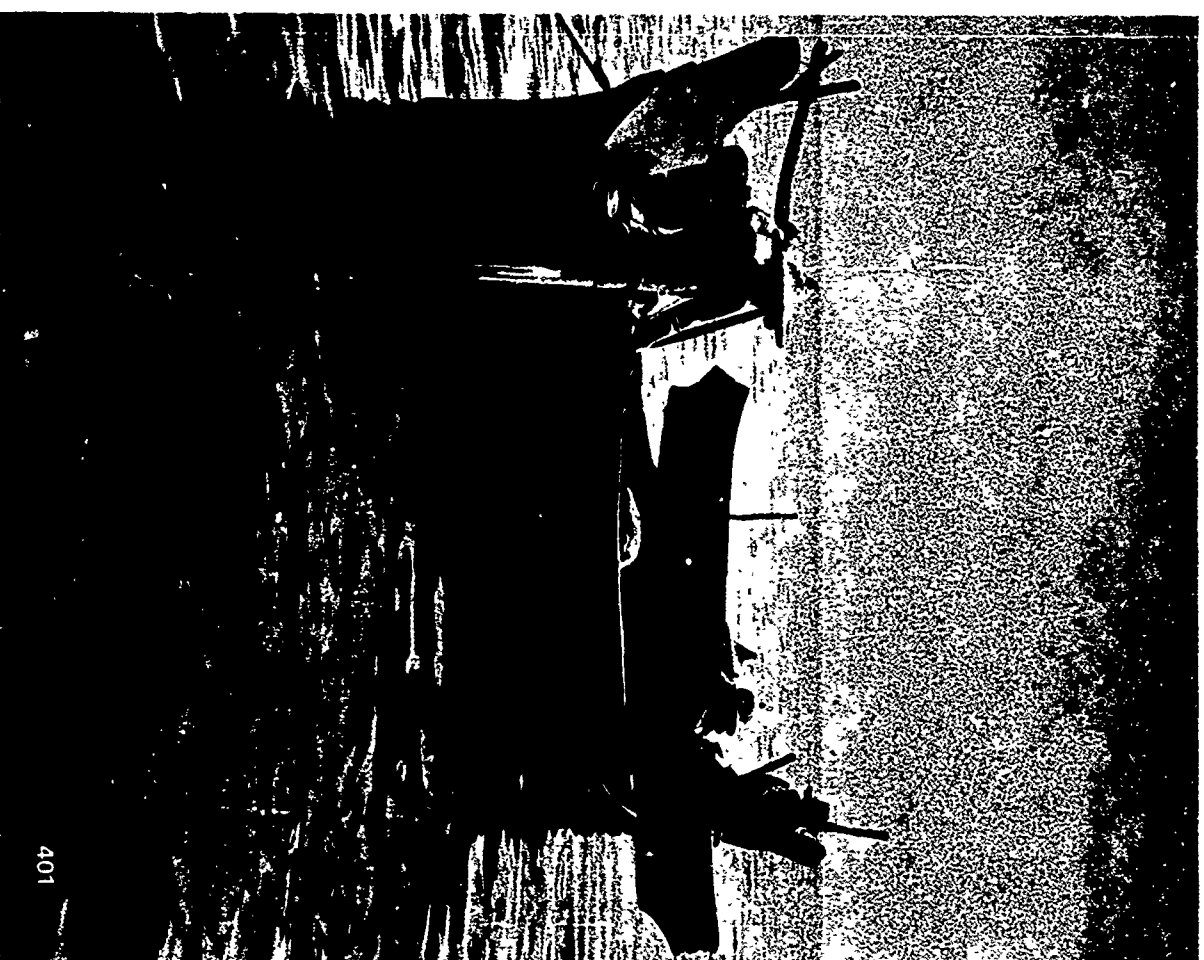
เรือ ป๑๐-๗๑๔ ที่ใช้อวนล้อมจับกำลังแล่นกลับท่า ตามปกติมีคนประจำเรือ ๑๐ คน และจับปลาได้วันละไม่เกิน ๓๐๐ กก.

C10 - T14

Crew's Lunch, Brought From Home, Being Prepared on Deck of C10 - T14 Purse-Seine Fisher
อาหารกลางวันของลูกประจําเรือที่นำมาจากบ้านและวางไว้บนศาลฟ้าของเรือ
อวนล้อมจับ ป ๑๐ - ข ๑๔



Small C9 - T14 Carried on C10 - T14 Purse Seiner Is for the Fish Listener Who Locates the Shoals of Fish
เรือ ป ๕ - ข ๑๔ ขนาดเล็กบรรทุกอยู่บนเรือ ป ๑๐ - ข ๑๔ ที่ใช้อวนล้อมจับนั้น
เป็นพาหนะของผู้ฟังเสียงและค้นหาฝูงปลา



C10 - T14

The fish most frequently caught are bonito, chub mackerel, rakegilled mackerel, red snapper, and Spanish mackerel, but some boats also bring back shark, squid, parrot fish, perch, threadfin, and dorab. Though catches up to 1,000 kg have been reported, they usually run between 200 and 300 kg. C10 - T14 have no means of preserving the catch. The fish are frequently sold directly from the boat and carried off in baskets.

C10 - T14 have a maximum speed of about 5 kt.

Equipment

C10 - T14 have no cargo-handling equipment or bilge pumps. Ground tackle is a single wooden anchor attached to an 80 m cable.

Only an occasional C10 - T14 has fixed navigation lights but most carry a lantern hung from one of the decorative boards.

No safety equipment is carried.

Stem and Stern Planks of the C10 - T14 Have Pronounced Flare. Crews Are Usually Thai Moslem

ปลาที่จับได้ส่วนมากเป็นปลาโอ ปลาหู ปลาหลัง ปลาโมง ปลากะพงแดง และปลาอินทรี มีบางลำจับได้ปลาฉลามดำ ปลาหมึก ปลานกแก้ว ปลาเสือ ปลาตุ๊กตา และปลาคาบลาออกด้วย แม้ว่าตามรายงานจะสามารถจับปลาได้ในเกิน ๑,๐๐๐ กก. ก็ตาม แต่ตามปกติแล้วมักจับได้ระหว่าง ๒๐๐ ถึง ๓๐๐ กก. เรือ ป๑๐-๗๑๔ นั้นไม่มีการเก็บรักษาปลาในเรือแต่อย่างใด เพราะโดยมากจะซื้อขายกันที่เรือโดยตรงและนำไปใส่ตู้เย็น

เรือ ป๑๐-๗๑๔ มีความเร็วสูงสุดประมาณ ๕ นอต

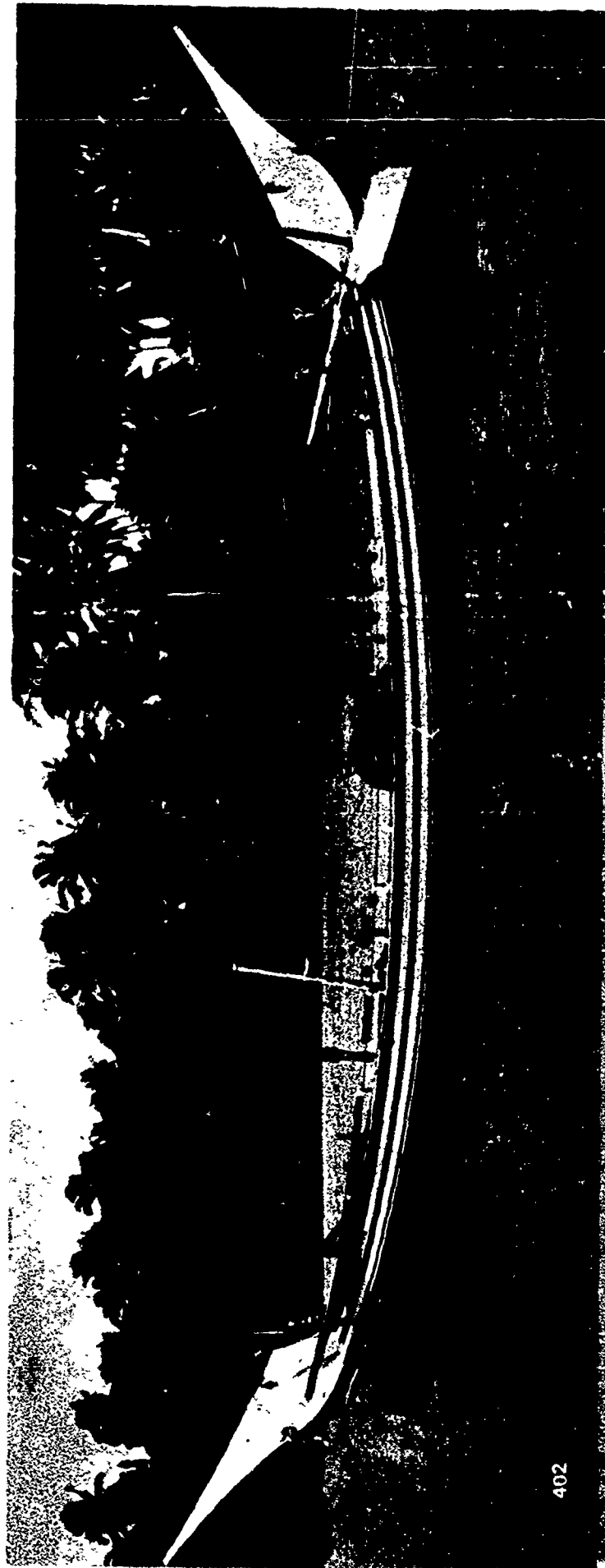
เครื่องอุปกรณ์

เรือ ป๑๐-๗๑๔ ไม่มีเครื่องยกของ หรือเครื่องสูบน้ำที่ห้องเรือเลย ใช้คนมือไม้ตัวเดียวสายสมยาว ๘๐ ม.

เรือ ป๑๐-๗๑๔ เพียงบางลำเท่านั้นที่จะมีไฟเรือเดินติดประจ့်ที่หัวเรือเมกาก็ใช้โคมไฟฟ้าดวงแขวนไว้ที่แผ่นไม้ซึ่งเกาะสกลาดลาย

ในเรือไม่มีเครื่องช่วยชีวิตแต่อย่างใด

ทวนหัวและทวนท้ายของเรือ ป๑๐-๗๑๔ จะเสริมแผ่นไม้ให้ยื่นออกไปจนประจ့်เรือมักเป็นชาวไทยอิสลาม



This C10-T14 Purse-Seine Fisher, Powered by a JLO 13-HP 1-Cylinder Gasoline Engine, Is Capable of Operating 10 Miles Offshore

เรือวนล้อมจับปลา ๑๐-๑๕ ใช้เครื่องยนต์น้ำมันไต้หอยโล ๑ สูบ ๑๓ แรงม้า สามารถออกปฏิบัติงานห่างจากฝั่งได้ ๑๐ ไมล์



C10-T14

Crew

These boats may carry up to 16 Moslem crewmen, but generally the crew numbers only 4 to 10. They speak a southern dialect related to Malay. Most crew members have the minimal four years of schooling. They usually work as a business partnership. The captain and fish listener get a larger share of the profits.

Military Potential

Unseaworthy, relatively slow, and with small cargo capacity, the C10-T14 have very limited military potential.

คนประจำเรือ

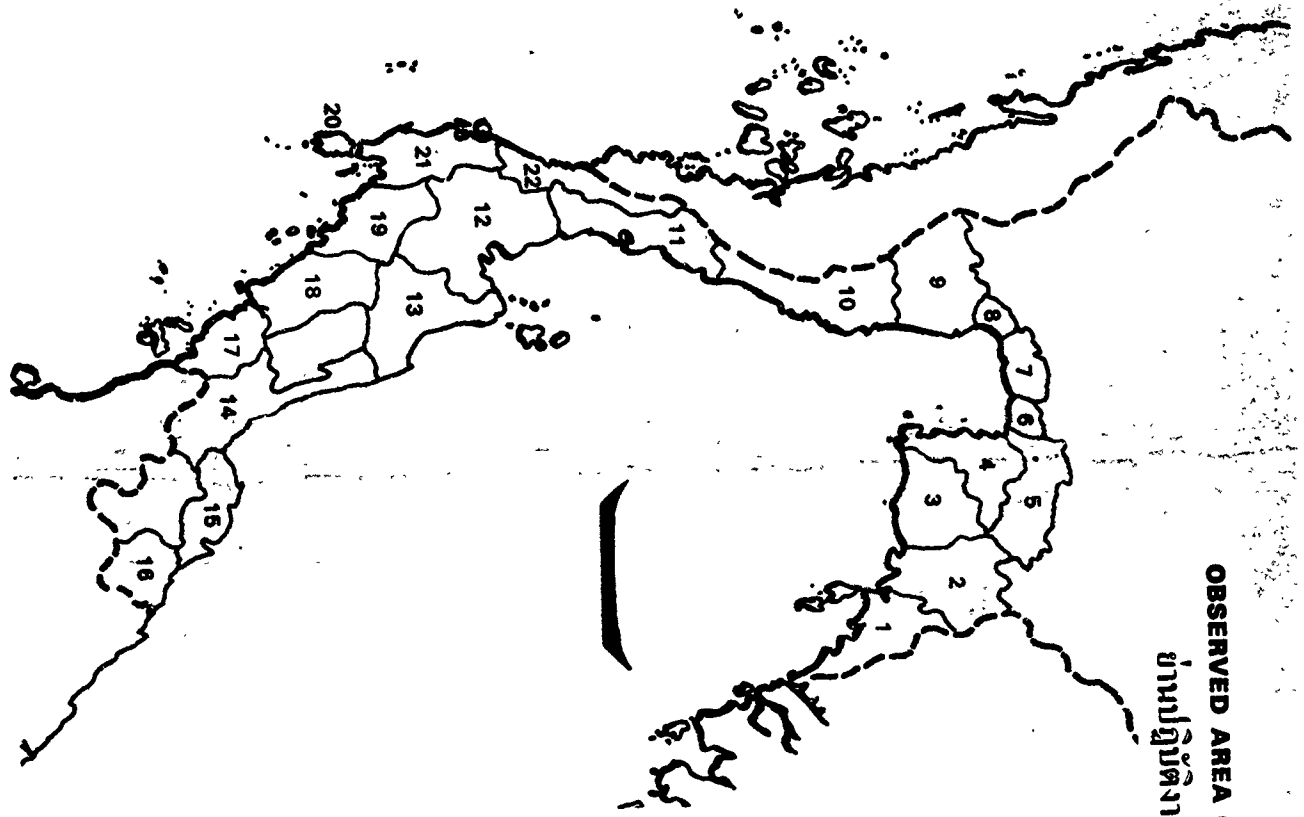
เรือประเภทยานยนต์ใช้คนประจำเรือไม่เกิน ๑๖ คน เป็นชาวไทยอิสลาม แต่โดยทั่วไปจะมีเพียง ๔ ถึง ๑๐ คน คนประจำเรือเหล่านี้พูดภาษาไทยที่มีสำเนียงเฉพาะส่วนมากได้รับการศึกษาเพียงชั้นประถมศึกษาปีที่ ๔ ตามปกติจะทำงานเป็นหุ้นส่วนกัน นายเรือกับคนทั้งสี่จะปลากะปิได้ส่วนแบ่งกำไรมากกว่าคนอื่น ๆ

ศักยภาพทางการทหาร

เรือ ป๑๐-๗๑๔ นี้ มีคุณค่าในการใช้งานทางทะเลน้อย เล่นซัด และบรรทุกของได้น้อยจึงมีศักยภาพทางการทหารที่จำกัดมาก

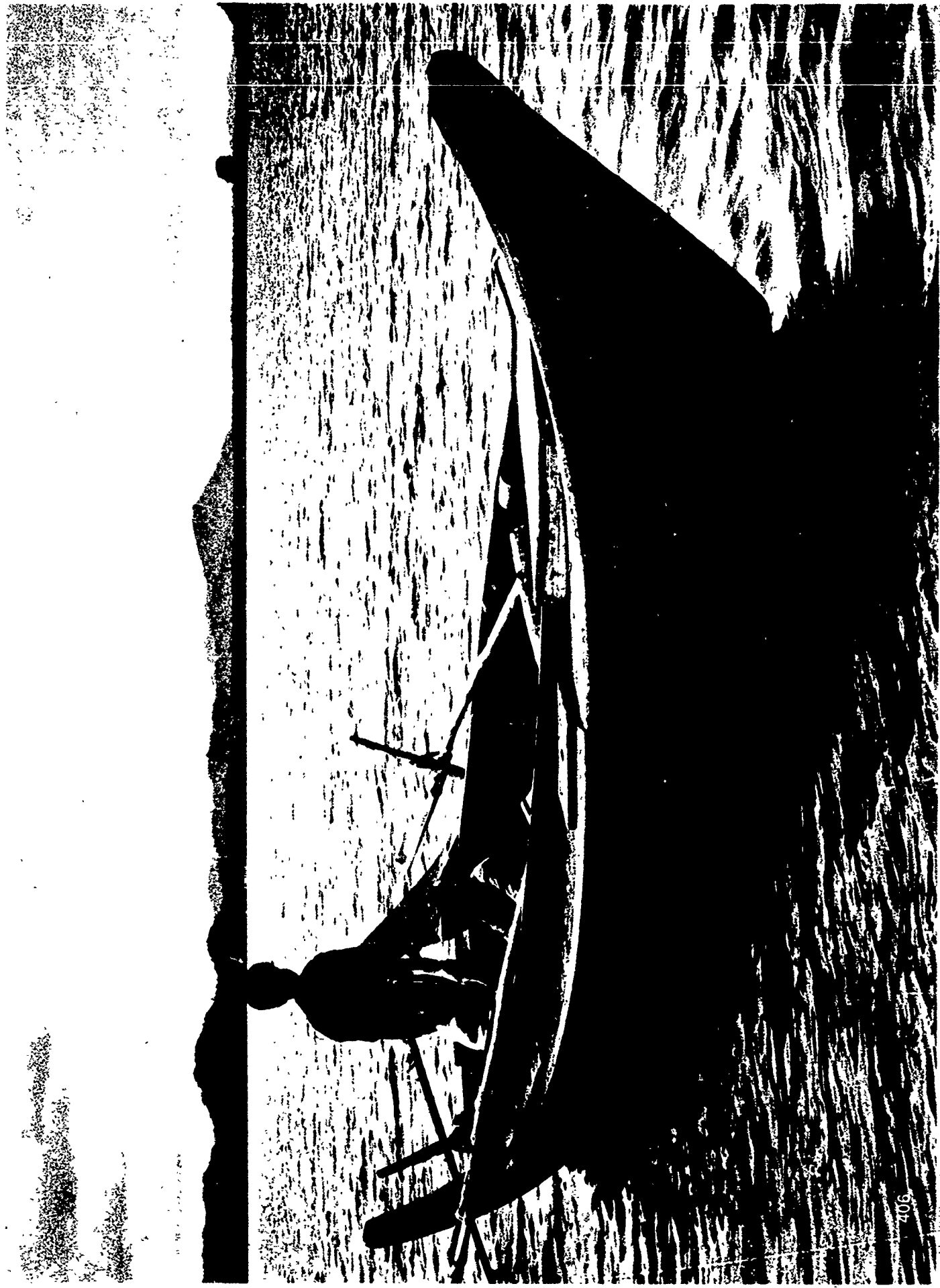


OBSERVED AREA OF OPERATION
 ฐานปฏิบัติการหนองเหิน

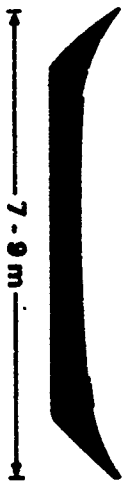


- | | |
|-------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ๓ราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Nakhon Si Thammarat |
| ฉะเชิงเทรา | นครศรีธรรมราช |
| 6. Samut Prakan | 17. Satun |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phachuap Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

C11-T14



C11-T14



C11-T14		FISHING			TYPE
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION	
7 - 9 m	2 - 2.5 m	1 - 1.5	0.7 - 1	1 gasoline engine	
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY	
0.4 - 0.6 m	Andaman Sea at Ko Lao Trong		1%	100%	
RECOGNITION FEATURES					
Straight bow, high-rise stern. Truncated, wide, transom stern. Twin extended sternposts				TYPE OF CATCH / CARGO	
				Small sea shrimp and swimming crab	

General Information

Though few in number, these converted sailers with their double sternposts are distinctly different from all other classes of Thai coastal vessels. Ko Lao Trong is the home port of most of these boats. They all work set-bag net fishing traps just offshore.

These coastal craft are said to be very steady for their size and are capable of going 30 miles from shore. They may stay out for 3 days. A temporary cabin is erected for such trips.

C11-T14 are not registered.

๒๑-๗๑๔		ใช้งาน	ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ก้นกรวด	ก้นแนก	การขับเคลื่อน
๑-๕ ม.	๒-๒.๕ ม.	๑-๑.๕	๐.๗-๑	น้ำมันดีเซล • เครื่อง
กินน้ำลึก	ย่นปฏิบัติงาน	พบเรือประเภทนี้	พบเรือชนิดนี้	
๐.๔-๐.๖ ม.	เกาะเหลาหลวง ในทะเลอันดามัน	๑%	๑๐๐%	
ลักษณะลำ	หัวเรือสูงชันมาก ท้ายเรือคดโค้ง มีทวนท้าย		ชนิดลำที่ทะเลที่จับได้/สินค้า	
หัวเรือตรง ทวนท้ายบนสูงชันมาก ท้ายเรือคดโค้ง มีทวนท้าย	ดอยอันนอกไป		กุ้งทะเลขนาดเล็ก และปูม้า	

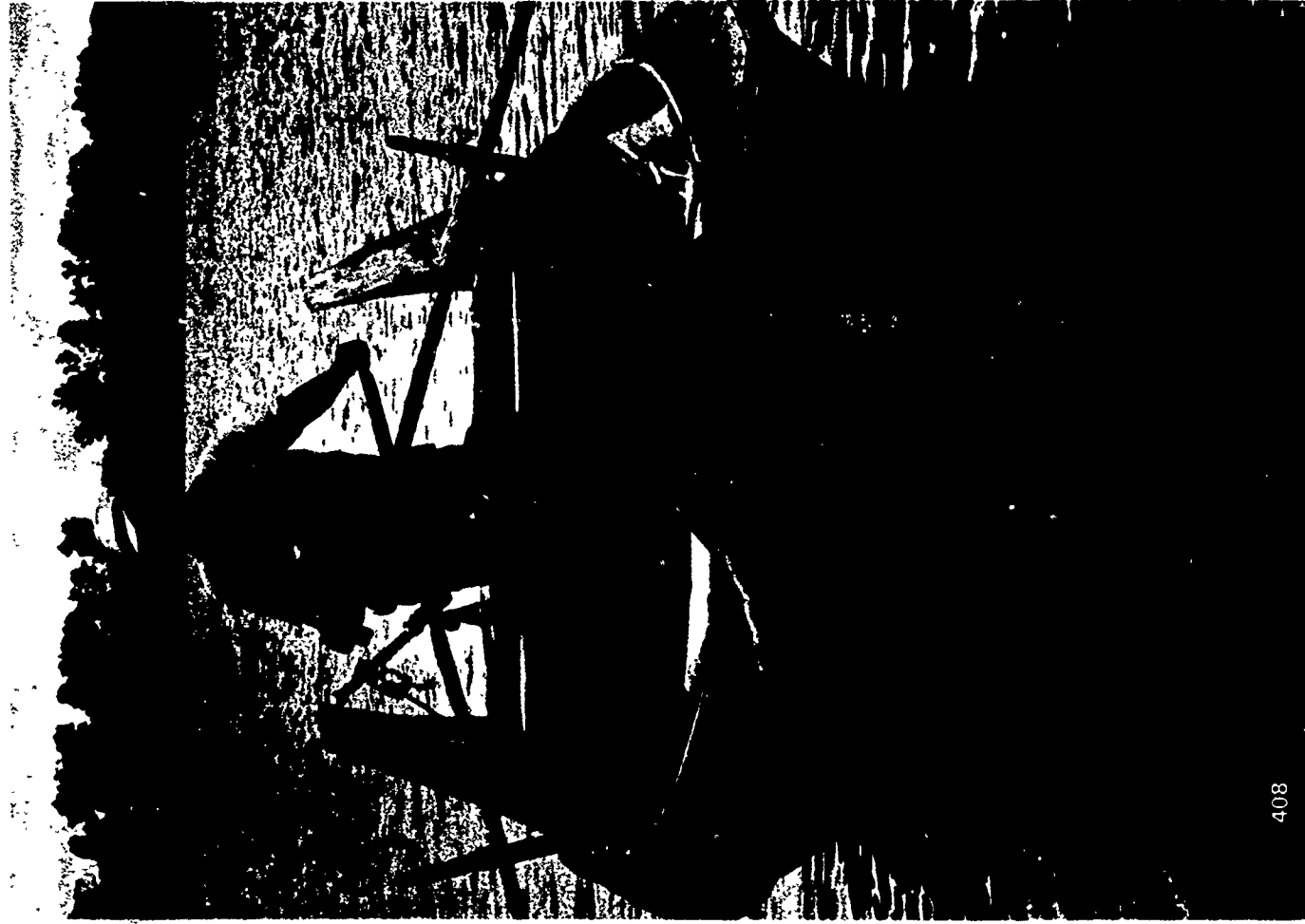
ข่าวสารทั่วไป

เรือเหล่านี้ได้ดัดแปลงมาจากเรือใบซึ่งมีทวนท้ายสองอัน แม้ว่าจะมีจำนวนไม่มากนัก แต่ก็มีความพิเศษแตกต่างไปจากเรือชาวพื้นเมืองของไทยประเภทอื่น ๆ ทั้งหมดอย่างเห็นได้ชัด ส่วนมากเป็นเรือที่มำทำอาชีพอยู่เกาะเหลาหลวง (ปากคลองหลักขัน จ. ศรีง) เรือเหล่านี้ทำการประมงด้วยโพงทางอยู่ ณ บริเวณนอกฝั่งของเกาะเหลาหลวงนั่นเอง

เรือชาวพื้นเมืองเหล่านี้นับว่าเป็นเรือที่ทำการทางตะวันตกที่สุดในอำเภอหรือที่หมู่บ้านขนาดเล็กอื่น สามารถแล่นออกห่างฝั่งได้ไกลถึง ๓๐ ไมล์ และอยู่ในทะเลได้เป็นเวลานานถึง ๓ วัน การที่ต้องเดินทางไกลเช่นนี้จึงได้ทำประมงชั่วคราวขึ้น

เรือ ๒๑-๗๑๔ นี้ ไม่ได้ออกทะเบียน

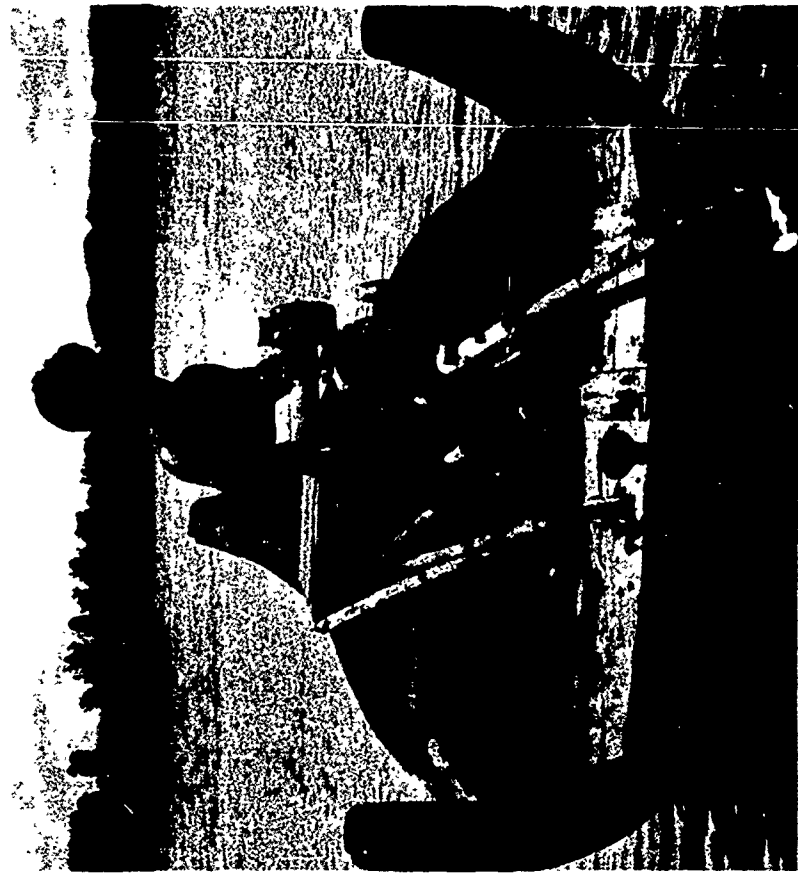
C11-T14



1. Sweeps Are Used to Maneuver C11-T14 Near to Shore. C11-T14 Operate Only off the Andaman Sea Coast Near Malaya
2. Long-Shaft Engine Can Be Easily Maneuvered Between Unique Twin Sternposts of C11 - T14

๑. เรือ ป๑-ช๑๔ ใช้แฉอมอเข้าใกล้ฝั่ง และปฏิบัติงานอยู่นอกฝั่งทะเล
อันดามันใกล้มาเลเซียเพียงแห่งเดียว

๒. เครื่องหางยาวของเรือ ป๑-ช๑๔ ที่อยู่ระหว่างทวนท้ายทั้งสองจะ
สามารถใช้การได้ตลอดแถว



Propulsion

C11-T14 are powered by 1-cylinder, 4- to 7-hp gasoline engines, usually either Kohler or Hirth. They carry no spare parts but usually have tools on board for making repairs.

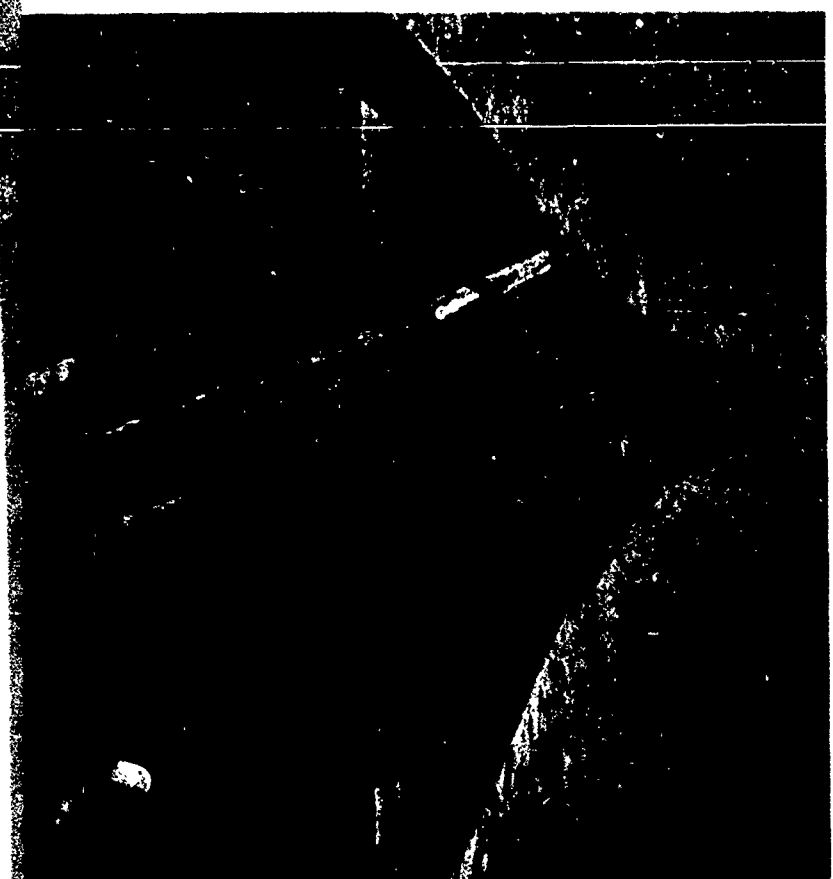
Operational Information

Only half a day is required for the C11-T14 to gather the 10 to 30 kg of shrimp and swimming crab from their bag nets. They leave port at low tide and usually offload the catch at Palian or Yongstar Port. The C11-T14 carry food prepared at home for the trip.

The maximum speed of these boats is about 5 kt.

Forward View of C11-T14 Bag-Net Fisher

ภาพหัวเรือ ป๑๑-๗๐๔ ที่ทำโพรงทาง



การขับเคลื่อน

เรือ ป๑๑-๗๐๔ ใช้เครื่องยนต์น้ำมัน 1 สูบเดี่ยว ขนาด ๔ ถึง ๗ แรงม้า มักเป็นยี่ห้อ Kohler หรือ Hirth ไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ แต่ก็มีเครื่องมือสำหรับซ่อมทำติดไปด้วย

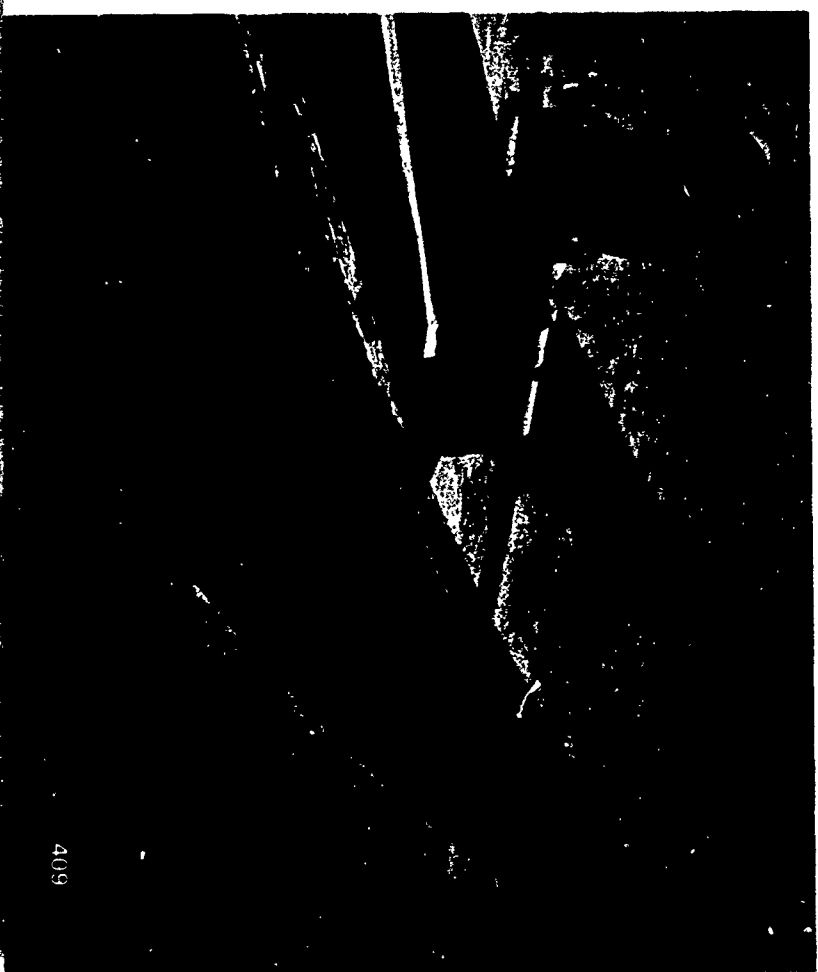
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือ ป๑๑-๗๐๔ จะออกทำในคอนน้ำลงและใช้เวลาในการออกไปทำโพรงทางเพียงครึ่งวันเท่านั้น ตัวทะเลงอขึ้นได้เป็นพวก กุ้งและปูน้ำ เทวาละ ๑๐ ถึง ๓๐ กก. มักนำไปจับทำปะเก็นหินหรือทำของสัตว์ และแต่ละเที่ยวจะนำอาหารที่หุงหาแล้วจากบ้านไปด้วย

เรือมีความเร็วสูงสุดประมาณ ๕ นอต

Stern View of C11-T14 Bag-Net Fisher

ภาพท้ายเรือ ป๑๑-๗๐๔ ที่ทำโพรงทาง



C11-T14

Equipment

C11-T14 carry no pumps, ground tackle, radio, navigation, or safety equipment. Though most of them still have the rudder of their sailing days, they are usually steered by moving the propeller of the long-shaft engine. These boats carry 1 lantern.

Crew

These fishing vessels are operated by 2-man crews.

Military Potential

Few in number and found in a very limited area, the C11-T14 has little military potential. However, the vessel itself is capable of going out farther and staying out longer in rough seas than most small Thai boats.

เครื่องอุปกรณ์

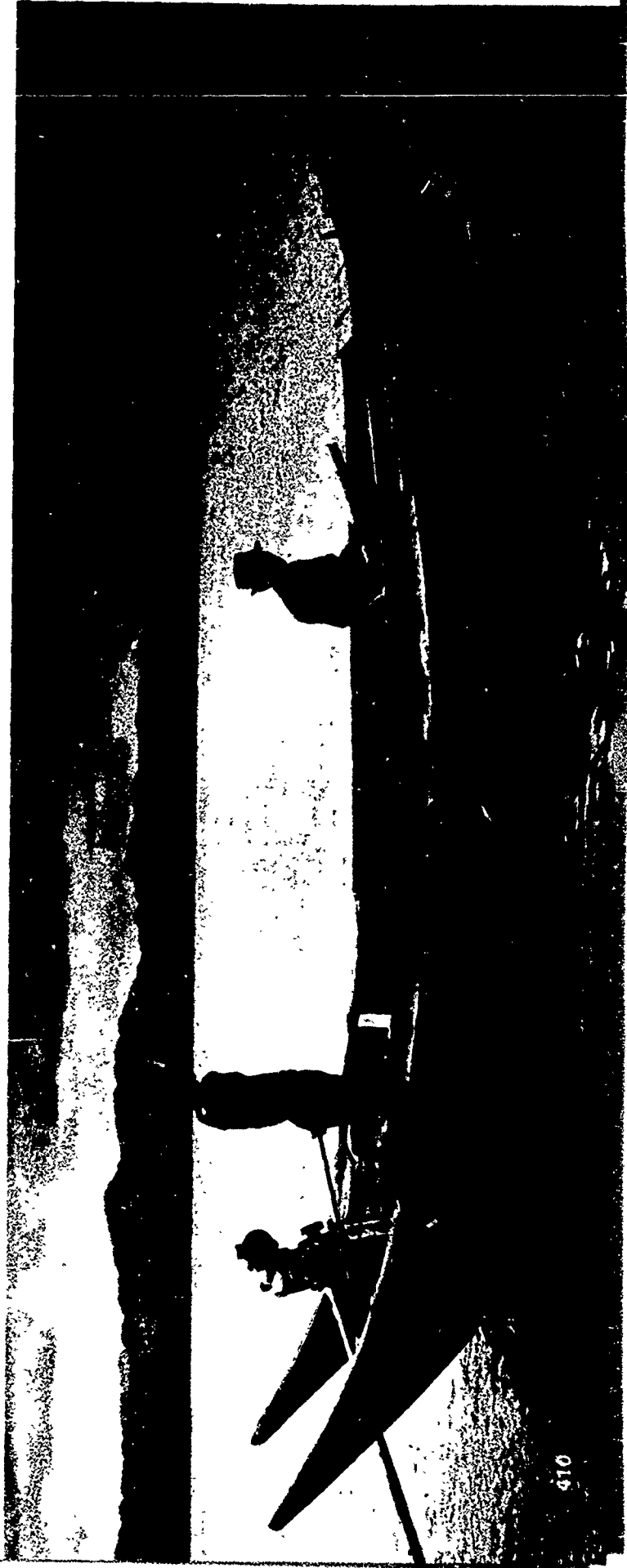
เรือ ป๑-๗๔ ไม่มีเครื่องอุปกรณ์ต่างๆ เหล่านี้เลยคือ เครื่องสูบน้ำ สมอ วิทยุ อุปกรณ์การเดินเรือหรือเครื่องช่วยชีวิต แม้ว่าเรือเหล่านี้ส่วนมากจะยังเหลือหางเสือที่เคยใช้เมื่อครั้งแล่นใบอยู่ก็ตาม แต่ตามปกติจะใช้ถ้อยทำเรือด้วยการหันใบจักรของเครื่องยนต์ทางยาว เรือเหล่านี้ใช้ลมวี ๑ ดวง

คนประจำเรือ

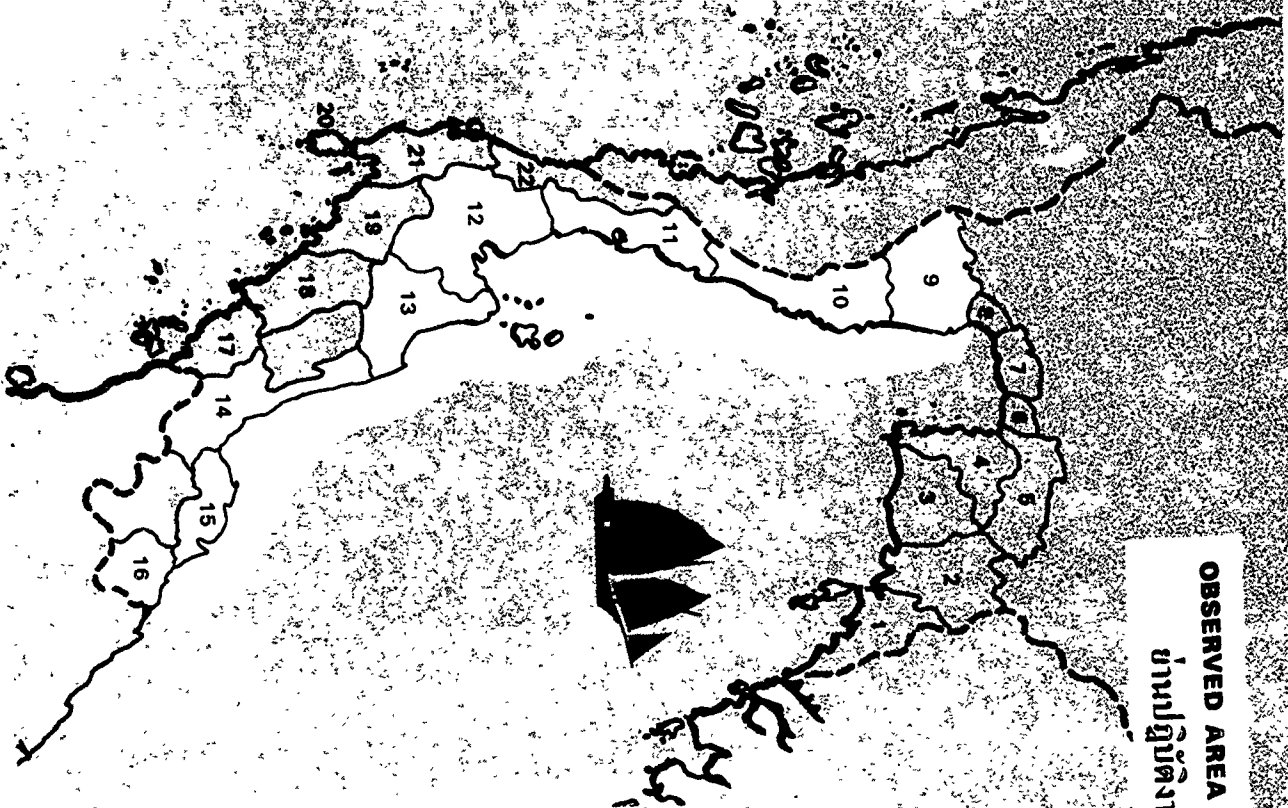
เรือจับปลาเหล่านี้ใช้คนประจำเรือ ๒ คน

ศักยภาพทางการทหาร

เนื่องด้วยเรือ ป๑-๗๔ มีจำนวนน้อยลำ และพบเห็นอยู่แต่เฉพาะในย่านที่จำกัดเพียงแห่งเดียว จึงมีศักยภาพทางทหารไม่มากนัก แต่อย่างไรก็ดี เรือนี้สามารถออกไปในทะเลที่มีคลื่นลมจัดได้ไกลกว่า และอยู่นานกว่าเรือขนาดเล็กของไทยด้วยกันเป็นจำนวนมาก

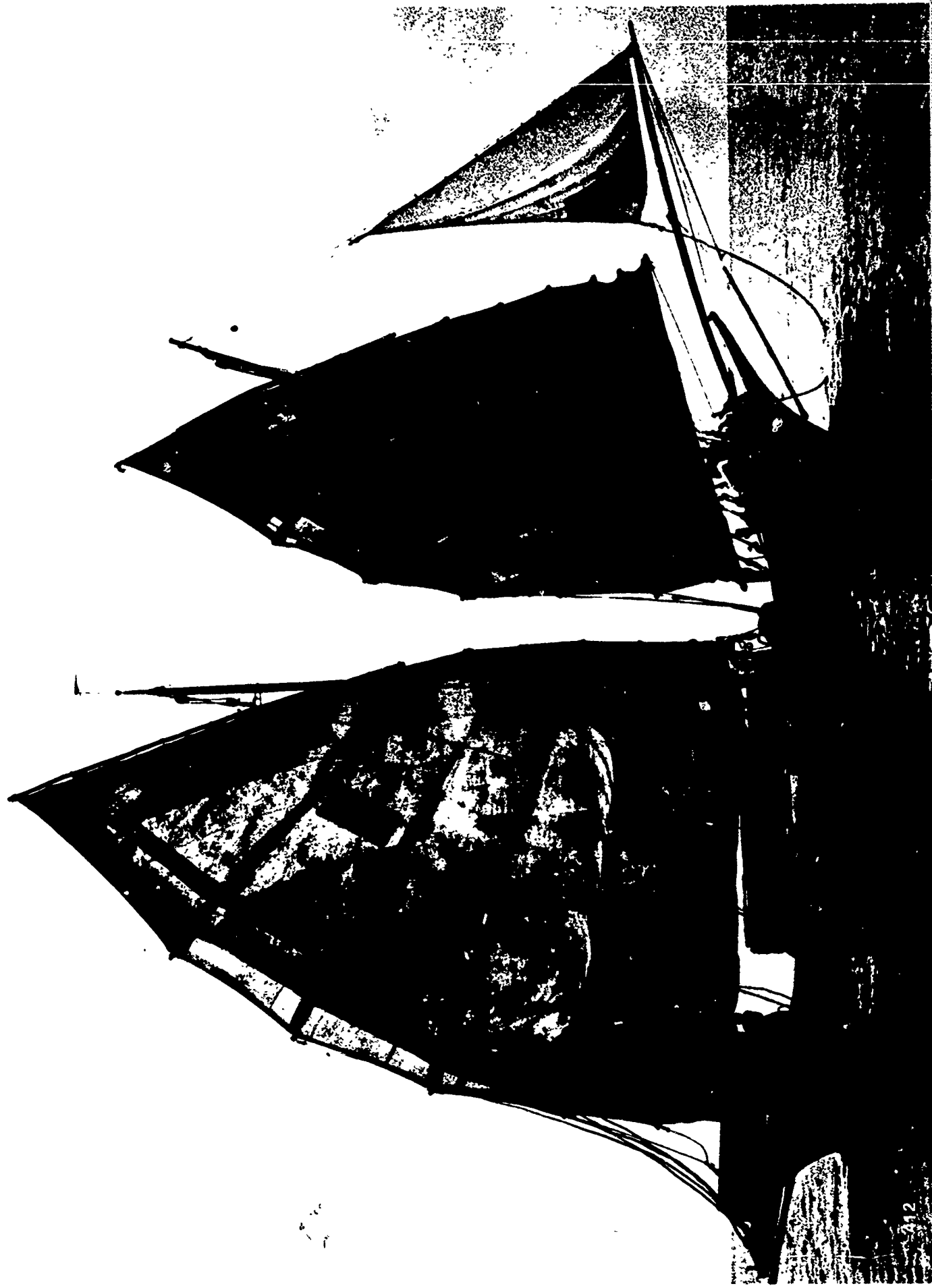


OBSERVED AREA OF OPERATION ย่านปฏิบัติการพบเห็น



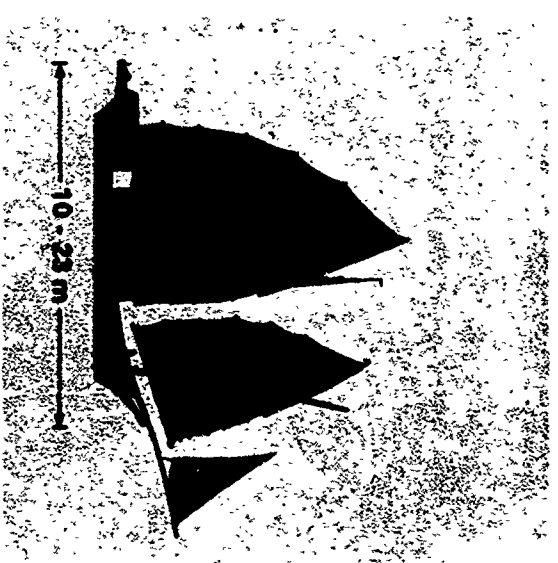
- | | |
|---|--|
| 1. Trar
ตรา | 12. Surat Thani
สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chana Buri
จันทบุรี | 13. Nakhon Si Thammarat
นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong
ระยอง | 14. Songkhla
สงขลา |
| 4. Chon Buri
ชลบุรี | 15. Pattani
ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao
ฉะเชิงเทรา | 16. Narathiwat
นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan
สมุทรปราการ | 17. Satun
สตูล |
| 7. Samut Sakhon
สมุทรสาคร | 18. Trang
ตรัง |
| 8. Samut Songkhram
สมุทรสงคราม | 19. Krabi
กระบี่ |
| 9. Phetchaburi
เพชรบุรี | 20. Phuket
ภูเก็ต |
| 10. Phrachuen Khiri Khan
ประจวบคีรีขันธ์ | 21. Phang-Nga
พังงา |
| 11. Chumphon
ชุมพร | 22. Ranong
ระนอง |

MALAYSIAN 2-M





MALAYSIAN 2-M



MALAYSIAN 2-M			TYPE		CARGO	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION		
10 - 23 m	3 - 6 m	8 - 55	5 - 34	2 sails		
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY		TYPE FREQUENCY	
0.8 - 1.8 m	Malaysia to Ban Laem, Changwat Phet Buri					
RECOGNITION FEATURES			TYPE OF CATCH / CARGO			
Double-ended. Steeplly raked bow and stern. Two Chinese lugsails and jib			Salt, charcoal, shrimp paste			

General Information

The graceful, two-masted vessels seen from Malaysia to Ban Laem are mainly Malaysian sailers from Trengganu. The larger vessels of this type sail to Ban Laem with a cargo of sand for ballast and return to Malaysia with salt. The smaller ships, about 13 or 14 m, frequently bring shrimp paste to Thailand and return with cargoes of salt or charcoal. At least two similar Thai vessels are used by Thai Moslems from Pattani.

These are the most numerous of the foreign boats plying the Thai waters of the Gulf. The two cabins, one on the poop deck and one amidships, are constructed of bamboo in the shape of quonset huts. The majority of these boats have a covered cargo hold.

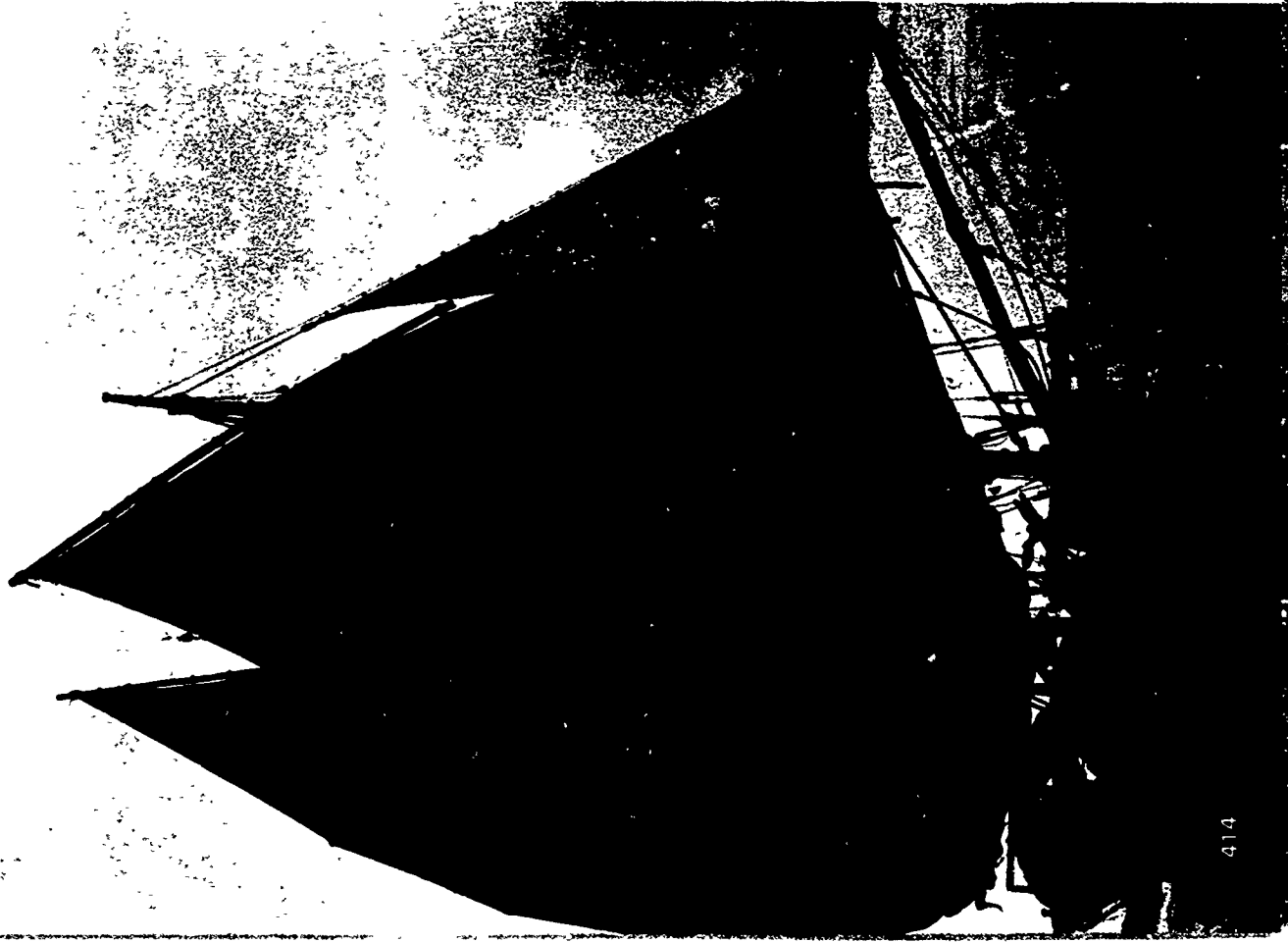
มาเลเซีย ๒ เสา				ใช้งาน		สินค้า	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ท่ากวอด	ตันนค	การขับเคลื่อน			
๑๐-๒๓ ม.	๓-๖ ม.	๘-๕๕	๕-๓๔	๒ ใบ			
กินน้ำลึก	ย่านปฏิบัติการ	พบเรือประเภทนี้		พบเรือชนิดนี้			
๐.๘-๑.๘ ม.	สหพันธ์มาเลเซียถึง อ. บัน	แหลม อ. เพชรบุรี					
ลักษณะจากลำ		ชนิดสินค้าจะแลกับใบไม้/สินค้า					
หัวเรือท้ายเรือมีลักษณะคล้ายกัน และยื่นออกมาไป มีใบเขว		แบบจีน ๒ ใบ และใบอื่น					
		เกลือ ถ่าน กระป๋					

ข่าวสารทั่วไป

เรือใบสองเสาซึ่งมีลักษณะงดงามนี้ จะพบเห็นได้ในบริเวณตั้งแต่หัวน้ำทะเลขึ้นถึงอำเภอบ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี ส่วนใหญ่เป็นของชาวมาเลเซียที่มาจากตรังทางเรือชนิดนี้ที่มีขนาดใหญ่มาก จะแล่นมาที่อำเภอบ้านแหลมโดยบรรทุกทรายเพื่อขายอย่างสะดวกเพื่อใช้ถ่วงเรือ และในท้ายเรือจะมีบรรทุกเกลือไปยังสหพันธ์มาเลเซีย ส่วนเรือขนาดเล็กจะไปซึ่งมีความยาวประมาณ ๓ หรือ ๑๔ ม. นักบรรพบุรุษจะนำเข้ามาซึ่งประเทศไทยและในท้ายเรือจะมีบรรทุกเกลือหรือถ่านเป็นสินค้าหลักไปเรือแบบเดียวกันนี้ของไทยมีอยู่ไม่น้อยกว่าสองลำมาจากจังหวัดปัตตานี เป็นของชาวไทยอิสลามเรือเหล่านี้มักจะเป็นเรือที่พบมากที่สุดในบรรดาเรือค้าประเภศเดียวกันที่แล่นไปมาในน่านน้ำบริเวณอ่าวไทย มีกึ่งสองกึ่ง อยู่บนคาบที่ชายเรือหนึ่งกึ่ง และบริเวณกลางลำ

MALAYSIAN 2-M

Almost all these sailers are registered in Malaysia but about one-fourth also carry Thai registration papers. The Thai boats are registered.



Propulsion

The Malaysian sailer uses two Chinese lugsails and a small jib. The sails are either of canvas or reed matting. Five battens spread the six sections of the fore- and mainsails. They are hung from masts usually about 10 m high which are supported by 6 shrouds. The sails are raised and lowered by a series of coconut halyards passing through wooden blocks. The stem on some of these boats curves out to support the bowsprit. The jib is attached to a long bowsprit or a jib boom. One of the Thai boats has sails with only 5 sections and no jib.

อีกหนึ่งกั้ง สร้างด้วยไม้ใหม่ลักษณะโค้งขวางกับตัวเรือ ส่วนมากเรือเหล่านี้มีระวางบรรทุกสินค้าที่ม่น้ำปิด

เรือใบเหล่านี้เกือบทุกลำจะจดทะเบียนในสหพันธ์มาเลเซีย แต่มีอยู่ประมาณหนึ่งในสี่ที่ไม่ทะเบียนเรือของไทยด้วย (จดทะเบียนในประเทศไทย) ส่วนเรือของไทยจดทะเบียนทุกลำ

การขับเคลื่อน

เรือใบมาเลเซียนี้ใช้ใบเขวแบบจีนสองใบ กับใบขีบเล็ก ๆ อีกหนึ่งใบ ใบทำด้วยผ้าใบหรือเสื่อกก ใบหน้าและใบใหญ่แบ่งออกเป็น ๖ ส่วน โดยแต่ละส่วนมีพรวนใบ (กั้งใบ) กันไว้รวมทั้งสิ้น ๕ พรวน ใบนี้แขวนอยู่บนเสากระโดงสูงประมาณ ๑๐ ม. ชีตด้วยบน-บนัน ๖ เส้น ชักขึ้นลงด้วยเชือกจากบนมะพร้าวร้อยผ่านรอกไม้ (บนยอดเสา) ทวนหัวของเรือบนง่ามโค้งงอออกไปรับเสาที่หัวเรือ ใบขีบของเรือทุกลำจะจึงติดอยู่กับเสาที่หัวหรือเพลลาใบขีบ ส่วนเรือของไทยมีอยู่ลำหนึ่งใบแบ่งออกเป็น ๕ ส่วนและไม่มีใบขีบ

Two Chinese Lugsails and a Small Jib Power This Malaysian Sailer.
Note the Quonset-Hut-Shaped Cabins Amidships and on the Poop Deck

เรือใบมาเลเซียส่วนใหญ่ใช้ใบเขวแบบจีน ๒ ใบ และใบขีบเล็กอีก ๑ ใบ ขอให้สังเกตดูกั้งรูปโค้งขวางกับตัวเรือที่กลางลำและบนคาคับท้ายเรือ

Operational Information

These Malaysian sailers require 20 to 30 days for the round trip. They replenish their stores when they pick up cargo. They are seaworthy vessels capable of staying at sea for extended periods. Seven kt is the maximum speed for most, but a few are known to make 8 or 9 kt. Their scheduling is dependent upon the tide and winds.

Equipment

None of these freighters has any mechanical means for handling cargo. It is usually hand carried in baskets or sacks.

Most of these vessels have one hand-operated bilge pump. Ground tackle usually consists of two metal anchors attached to cables up to 200 m in length. Manually operated winches and capstan are used to handle the ground tackle. The only lights carried are one or two lanterns. Few carry a radio receiver, and none has a transmitter. Compasses are usually found on board. About half carry life jackets.

1. Caulking a Hatch Cover Forward of the After Cabin on Malaysian Sailer
2. Roofs of Cabins on This Malaysian Junk Are Constructed of Bamboo. Note Rudder Traveler by Which Rudder May Be Raised for Operation in Shallow Water
๓. การซ่อมแซมบานรับน้ำบริเวณท้ายเรือใบมาเลเซีย
๔. หลังคาของเรือใบมาเลเซียทำจากไม้ไผ่ ขอบไม้ตั้งกุดหาทางเสื่อที่อาจยกขึ้นได้เมื่อเรือเข้าตื้น



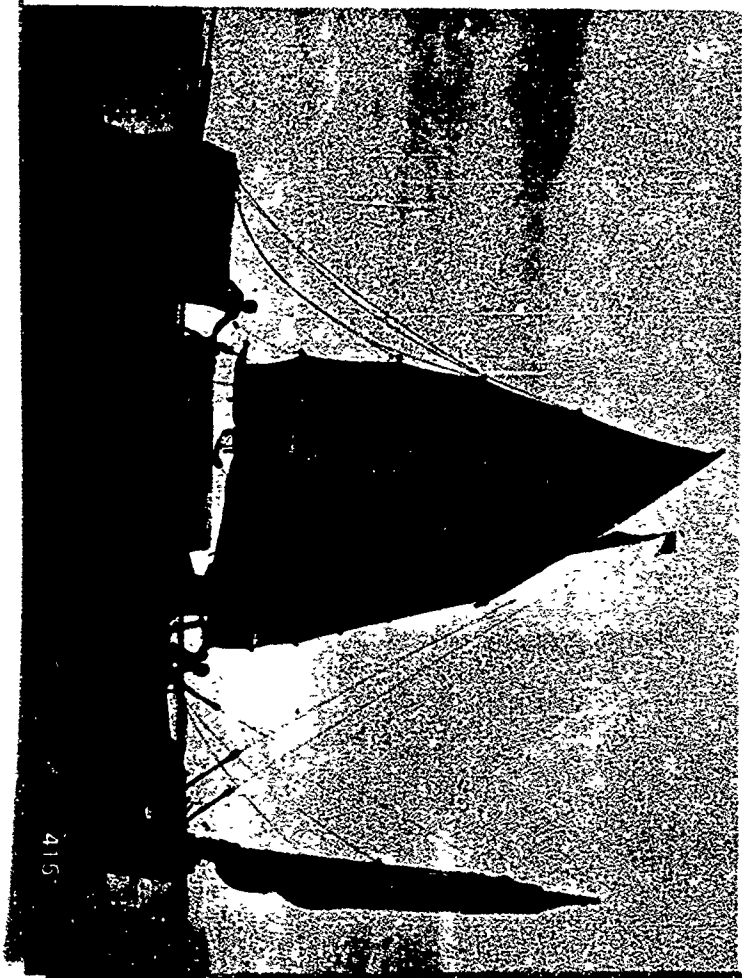
ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือใบมาเลเซียเหล่านี้ ใช้เวลาเดินทางทั้งขบวนและกลับรวม ๒๐ ถึง ๓๐ วัน ขณะ ที่เรือออกบรรทุกสินค้าก็จะจัดหาเสบียงบนเค็ม เรือสามารถออกทะเลและอยู่ในทะเลได้เป็นระยะเวลานานๆ โดยมากมีความเร็วสูงสุด ๘ นอต เท่าที่ทราบก็มีอยู่เพียงไม่กี่ลำ ที่ทำความเร็วได้ ๘ หรือ ๙ นอต กำหนดเวลาเดินทางของเรือขึ้นอยู่กับน้ำขึ้นน้ำลง และลม

เครื่องอุปโภค

เรือเหล่านี้ไม่มีเครื่องมือกลสำหรับยกสินค้าเลย ตามปกติแล้วจะเอาของบรรจุใส่หัวหรือกระสอบและใช้คนขน

โดยมากจะมีตู้ใบก • เครื่อง ใช้สูบน้ำทิ้งเรือ มีสมอลทะเล ๒ ตัว สายสมอลยาวไม่เกิน ๒๐๐ ม. มีกว้านและกว้านสมอลชนิดมือหมุน โคมไฟในเรือก็มีแค่โคมรั้ว • หรือ ๒ ดวง มีอยู่ไม่กี่ลำที่มีเครื่องรับวิทยุ แต่ไม่มีเครื่องส่ง ตามปกติจะมีเข็มทิศ และเรือจำนวนมากครั้งหนึ่งมีเสือชูชีพ



MALAYSIAN 2-M

Crew

Crews usually consist of only 3 or 4 Malaysian or Thai Moslems, but they may number as many as 11.

Military Potential

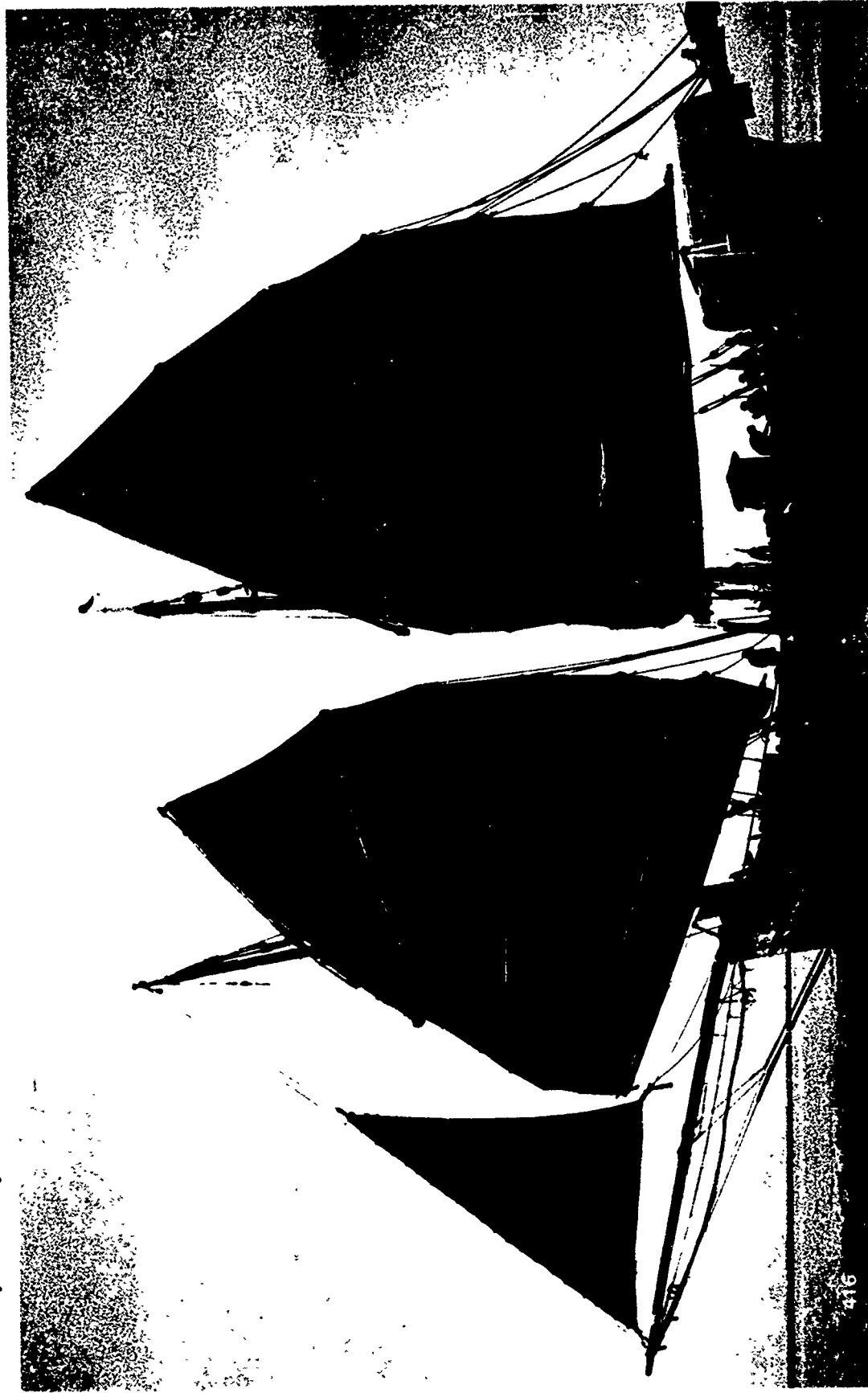
These vessels are seaworthy and are capable of extended voyages. However, they could not put into any Thai port without being conspicuous.

คนประจำเรือ

คนประจำเรืออาจมีมากถึง ๑๑ คน เป็นชาวมาเลเซียหรือไทยอิสลาม แต่โดยปกติจะมีเพียง ๓ หรือ ๔ คนเท่านั้น

ศักยภาพทางการทหาร

เรือเหล่านี้สามารถออกทะเลได้และอยู่ในทะเลได้นาน แต่อย่างไรก็ดี จะไม่สามารถเข้าจอดท่าแห่งใดแห่งหนึ่งในประเทศไทยโดยรอดพ้นสายตาไปได้เลย

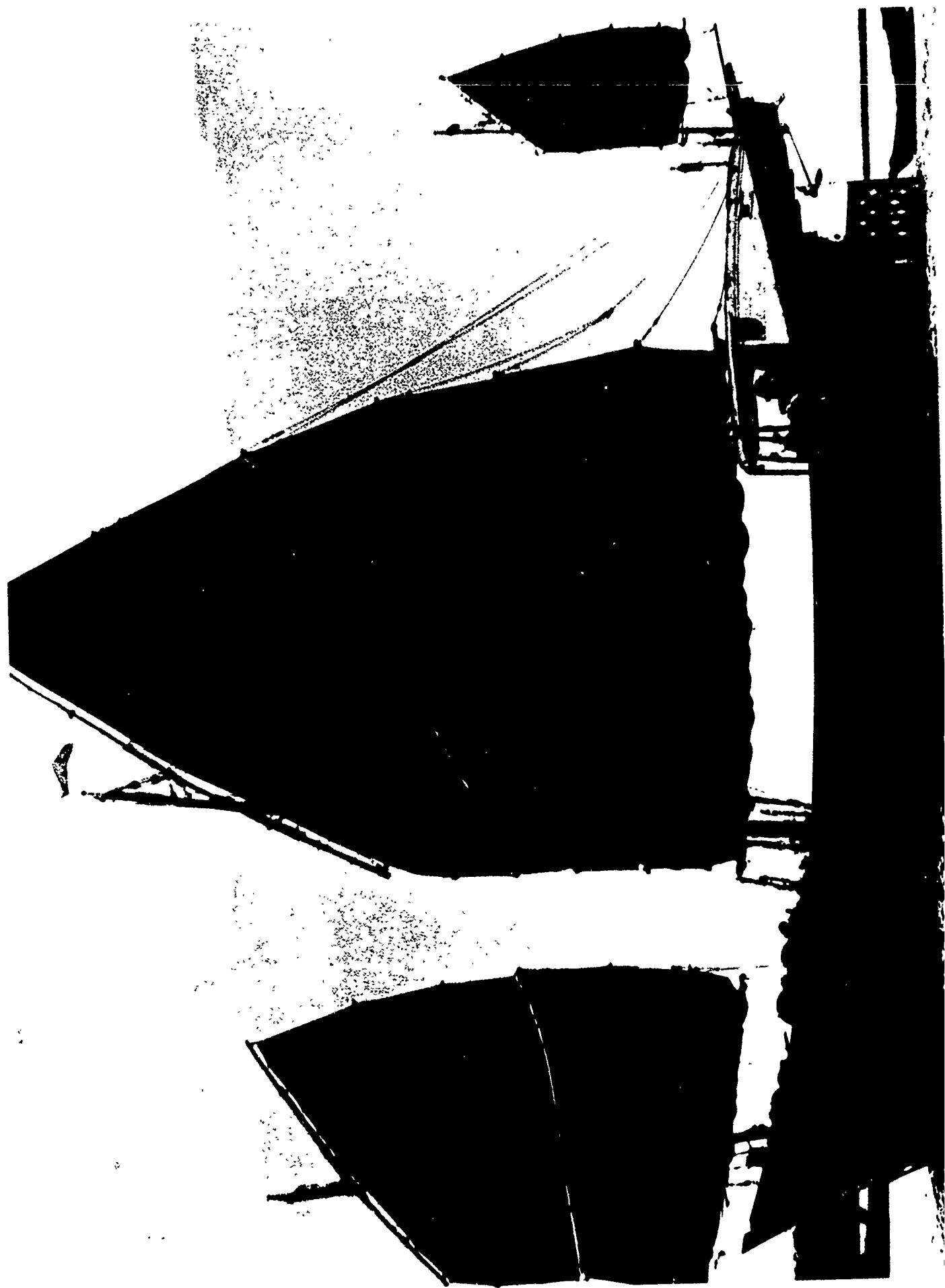


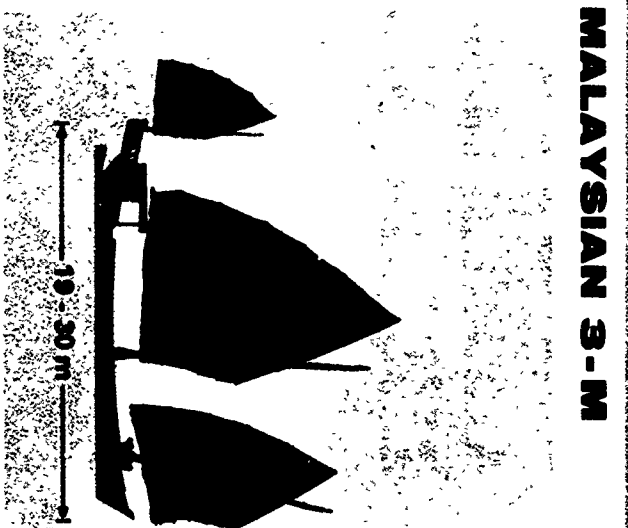
OBSERVED AREA OF OPERATION อำเภอปัตตานี



- | | |
|--------------------|-------------------------|
| 1. Trai | 12. Surat Thani |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| 6. Samut Prakan | 17. Satul |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| 10. Phrae | 21. Phang Nga |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |

MALAYSIAN 3-M





MALAYSIAN 3-M				TYPE		CARGO			
LOA	19 - 30 m	BEAM	6.5 - 7.6 m	GROSS TONS	50 - 155	NET TONS	45 - 132	PROPULSION	3 Chinese lugsails
DRAFT	1.4 - 2.1 m	OPERATING AREA		West coast of Thailand, Krabi south to the border		CLASS FREQUENCY		TYPE FREQUENCY	
RECOGNITION FEATURES						TYPE OF CATCH / CARGO			
Junk silhouette. Poop deck. Three Chinese lugsails						Charcoal			

General Information

These graceful, three-masted sailers from Malaysia which ply Thai waters are all from Penang and travel north as far as Krabi. There is usually only one cabin of wood or bamboo. They do not carry passengers.

They are all registered in Malaysia.

Propulsion

Three Chinese lugsails, each divided into six sections by 5 battens, propel this Malaysian vessel. The fore- and mainmasts may be over 20 m high. A shorter mizzenmast is stepped well aft of the poop deck. All are raked forward. A hand-operated winch is used to raise and lower the sails.

มาเลเซีย ๓ เสา			ใช้งาน		สินค้า	
ความยาวตลอดลำ ๑๕-๓๐ม.	ความกว้างสุด ๖.๕-๗.๖ม.	คันกรอส ๕๐-๑๕๕	คันเหว ๔๕-๑๓๒	การขับเคลื่อน	ใบแฉกแบบนอนสามใบ	
กินน้ำลึก ๑.๔-๒.๑ ม.	ย่านปฏิบัติงาน ฝั่งตะวันตกของประเทศไทย ตั้งแต่กระบี่ลงไปจรชายแดน		พบเรือประเภทนี้		พบเรือชนิดนี้	
ลักษณะลำเรือ		รูปร่างเป็นเรือสำเภา มีคอกท้ายยกท้ายเรือ ใบแฉกแบบนอน ๓ ใบ		ชนิดลัดหัวจะลัดท้ายได้/สินค้า		
				ด้าน		

ข่าวสารทั่วไป

เรือใบสามเสาของมาเลเซียที่วิ่งไปมาในทะเลอันดามัน และใช้ปฏิบัติงานอยู่ในน่านน้ำไทยเหล่านี้ทุกลำเป็นเรือที่เดินไปมาอยู่ระหว่างเกาะปะนันกับจังหวัดกระบี่ และมีกักกันที่ท่าเรือด้วยใบธงหรือไม้เมื่ออยู่ฝั่งทะเลอันดามัน เรือเหล่านี้จะไม่บรรทุกผู้โดยสาร

เรือเหล่านี้ทุกลำจดทะเบียนในสำนักงานเรือ

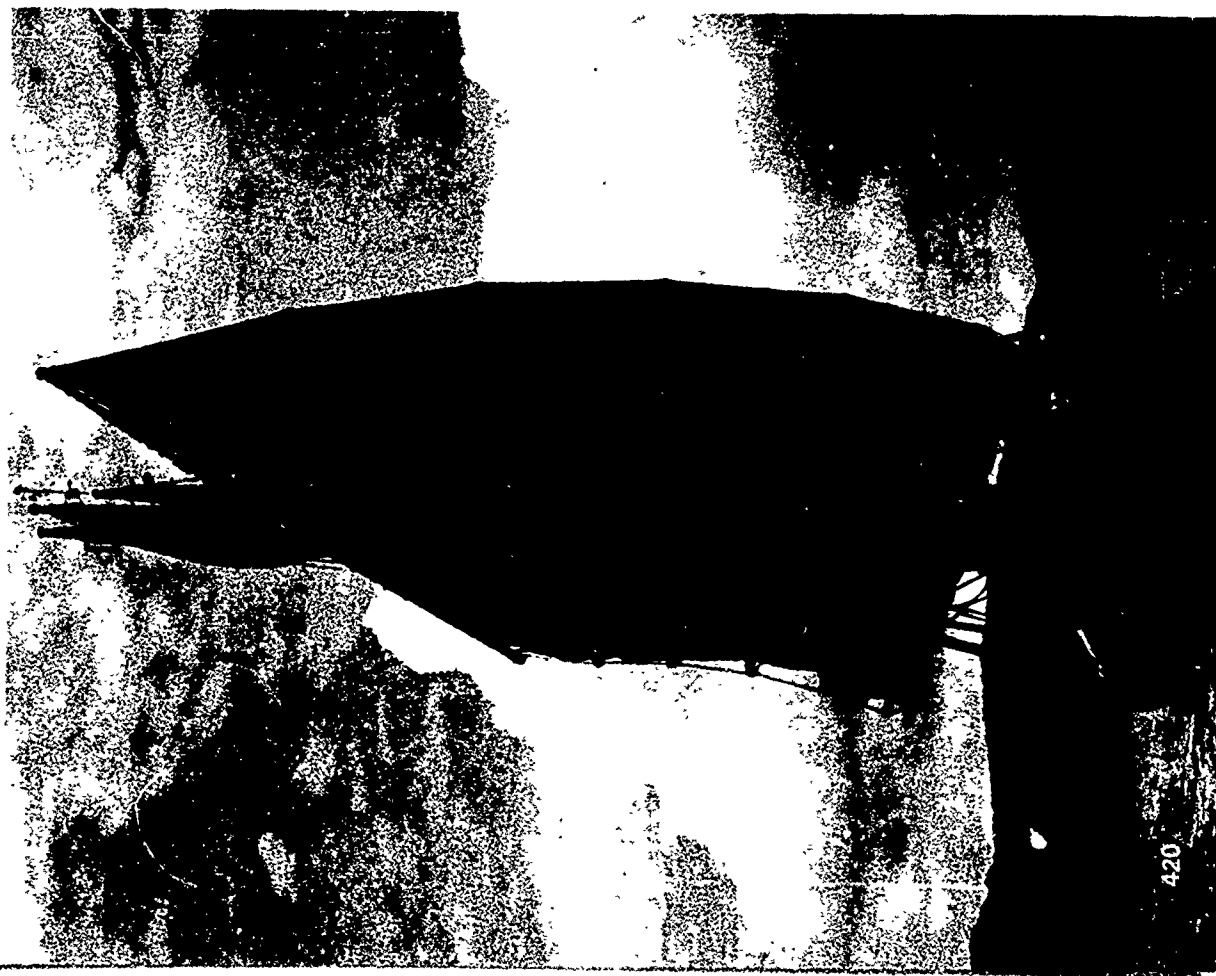
การขับเคลื่อน

เรือใบสามเสาแบบนอน ๓ ใบ แต่ละใบจะมีราวใบ ๔ ราว ใบนี้ใช้ขับเคลื่อนออกเป็น ๖ ส่วน เสาหน้าและเสาใบที่อยู่สูงเกินกว่า ๒๐ ม. ก็ใช้ เสาหลังและตั้งอยู่ด้านหลังเสา

MALYSIAN 3-M

Three Chinese Lugsails Propel This Malaysian Vessel. It Can Make up to 8 Kt

เรือมาเลเซียลำนี้ใช้ใบเขวแบบจีน ๓ ใบ สามารถทำความเร็วได้ไม่เกิน ๘ นอต



Auxiliary engines are uncommon. However, a small engine may be used, for example a 2-cylinder, 10-hp diesel. Spare parts are not carried.

Operating Information

These Malaysian junks frequently require 30 days to make a round trip from Penang and back. Coming to Thailand they carry sand for ballast. Stops are made at Ko Mak, Pungga, Ko Lanta, Yongstar, Satul, and Thungwa, where charcoal is loaded. This charcoal is usually destined for Penang or Singapore. Provisions are prepared over a charcoal stove on the poop deck or in the galley.

Sailing times depend upon the wind and tide. Most of these boats can stay at sea for long periods and can operate up to 100 miles from shore. Their speed is up to 8 kt when the winds are good.

ขกท้ายเรือสุด เสาทุเสาจะเอนไปทางหัวเรือ และมีก้านมื่อหนหนึ่งก้านสำหรับใช้ในการชักและห้อยใบ

เรือเหล่านี้ไม่มีมิชใช้เครื่องยนต์ช่วยกันมากนัก มีบางลำใช้เครื่องยนต์ขนาดเล็ก ๆ หนึ่งเครื่อง เช่นเครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๒ สูบ ขนาด ๑๐ แรงม้า และไม่มีชิ้นส่วนอะไหล่ประจำเรือเลย

ข่าวสารการปฏิบัติงาน

เรือสำเภาของมาเลเซียเหล่านี้ส่วนมากจะใช้เวลาในการเดินทางจากเกาะปีนังถึงเซวไปและกลับ ๓๐ วัน เทียวที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยจะบรรทุกทรายมาเพื่อใช้ถ่วงเรือ ค้ำบลึงจอดเรือเพื่อบรรทุกถ่านได้แก่ เกาะหมาก จังหวัดพังงา เกาะลันตา ตำบล พงสตร (อำเภอปะเหลียน จังหวัดตรัง) จังหวัดสตูล และกิ่งอำเภอทุ่งหว้า (จังหวัดสตูล) ถ้าที่บรรทุกไปจะนำไปส่งยังเกาะปีนัง หรือสิงคโปร์ การผูกอาหารจะกระทำกันที่บริเวณคาค้ำท้ายเรือหรือในครัวและใช้เตาถ่าน

เวลาที่ใช้ในการแล่นด้วยใบเขวขึ้นอยู่กับลมและน้ำหนักของเรือเหล่านี้ส่วนมากจะอยู่ในทะเลได้เป็นเวลานานๆ และสามารถปฏิบัติงานไกลออกไปจากฝั่งได้ไม่เกิน ๑๐๐ ไมล์ ความเร็วของเรือเมื่อมีลมดีจะได้ไม่เกิน ๘ นอต

Equipment

There is no equipment for handling the cargo carried on these junks. Hand-operated winches are used for raising and lowering the sails. About half of these freighters have magnetic compasses. Very few have radio receivers, and none is equipped with a transmitter.

A single, hand-operated pump is most common, but electric pumps are sometimes used. Ground tackle consists of 4 metal anchors attached to cables 100 or 120 m in length. Lights are three lanterns. Flood lights are not carried. Sometimes life buoys and small boats suitable for use as lifeboats are carried on board.

เครื่องอุปกรณ

เรือสำเภาเหล่านี้ไม่มีเครื่องมือสำหรับยกสินค้า แต่ยกวันนอไว้ใช้ในการชักใบและลดใบ จำนวนประมาณครึ่งหนึ่งของเรือดังกล่าวเลือกใช้เข็มทิศแม่เหล็ก และเรือจำนวนไม่น้อยมากมีเครื่องรับวิทยุ แต่ไม่มีเครื่องส่ง

มีตู้ปั๊มน้ำใช้กันอยู่โดยทั่วไปเพื่อเครื่องเดียว เรือบางลำก็ใช้เครื่องสูบน้ำไฟฟ้า มีสมอลโตะ ๔ ศิว ศาสนฮาว ๑๐๐ หรือ ๑๒๐ ม. โคมไฟในเรือมีโคมรั้ว ๓ ดวง แต่ไม่มีโคมฉาย และบางลำก็มีพวงธงหรือธงกับธงเรือเล็กไปช่วยเพื่อใช้เป็นเรือช่วยชีวิต

Foredeck of Malaysian 3-M
คางฟ้าหัวเรือของเรือใบ ๓ เสาของมาเลเซีย



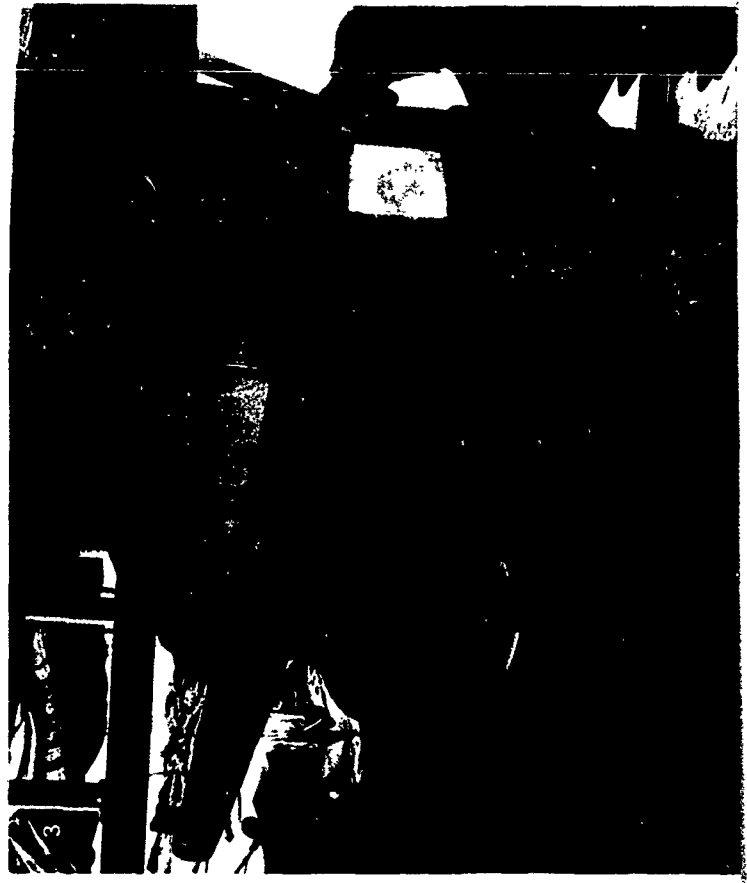
Crew Use Hands and Feet on Winch to Raise Mainsail
คนประจำเรือใช้มือและเท้าหมุนควงขึ้นเพื่อชักใบใหญ่



MALAYSIAN 3-M



1. Cargo Hold of Malaysian 3-M
2. Construction Features of Malaysian 3-M Shown Include Rudder Design, Draft Marks, and Poop Deck Viewed From Below
3. Also Note Block on Forward End of Tiller for a Line
๑. ระวังบรรทุกสินค้าของเรือใบ ๓ เสาของมาเลเซีย
๒. ลักษณะการต่อเรือใบ ๓ เสาของมาเลเซีย แสดงให้เห็นการออกแบบทางเสื่อ ตัวเสกิมนี้เล็ก และภาพได้ตัดท้ายท้ายเรือ
๓. ตอนปลายสุดของพังงาจะคิดครอกไว้เพื่อร้อยเชือกด้วย



MALAYSIAN 3-M

Crew

These sailing ships are manned by a crew of 4 or 5 Chinese Malaysians. They are Buddhists and speak Chinese. Their education is minimal.

Military Potential

These junks are spacious and can sail out of sight of land. They make numerous stops during their normal operations and could probably approach some of the western islands on unscheduled stops without difficulty.

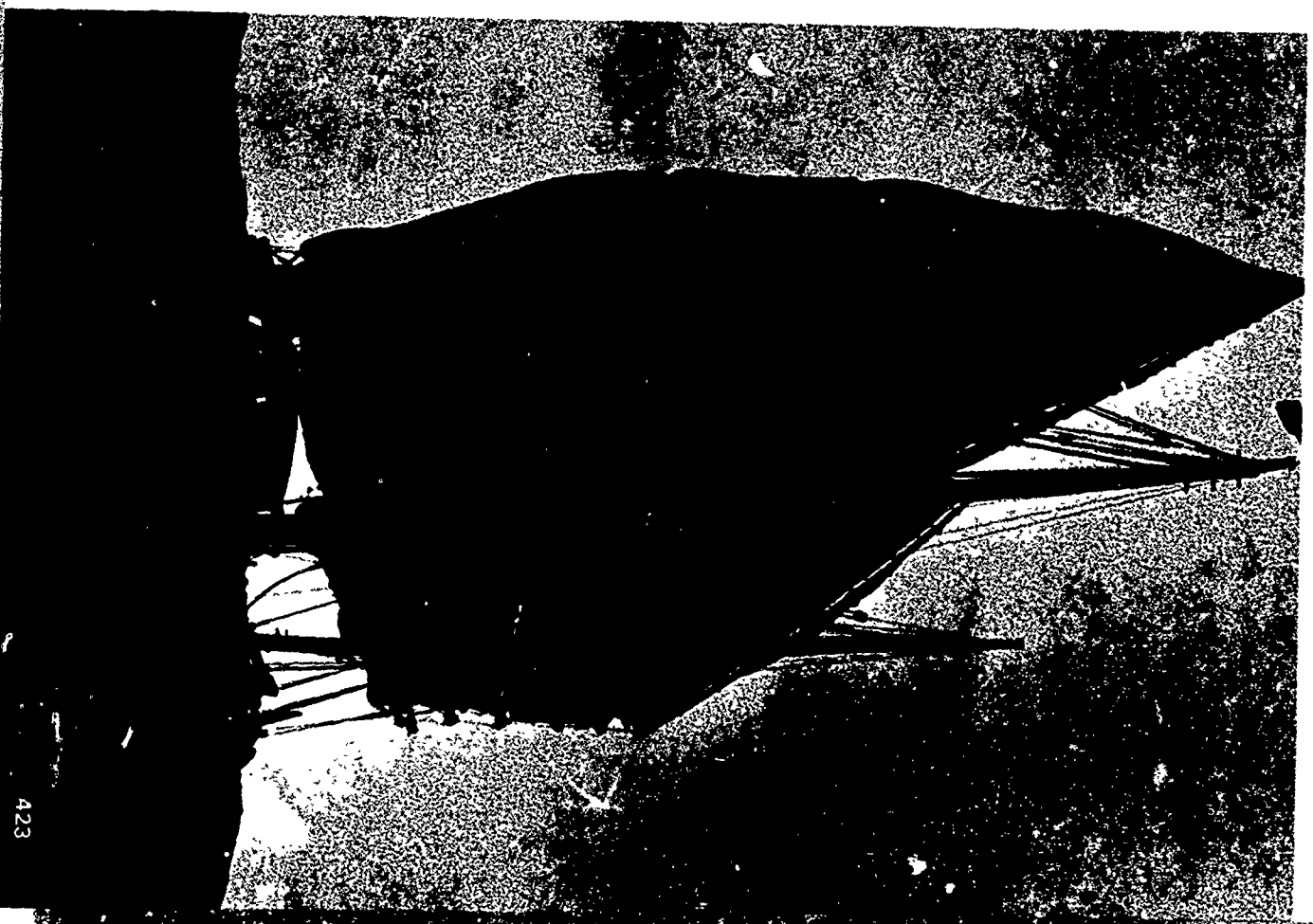
คนประจำเรือ

เรือใบเหล่านี้มีคนประจำเรือ ๔ หรือ ๕ คน เป็นชาวมาเลเซียเชื้อชาติจีน นับถือศาสนาพุทธ พูดภาษาจีน และการศึกษาน้อยมาก

ศักยภาพทางการทหาร

เรือใบเหล่านี้เป็นเรือขนาดใหญ่ และสามารถแล่นออกไปในทะเลได้จนพ้นสายตา ในระหว่างการเดินทางตามปกติมันมักจะจอดพักหลายแห่ง บางครั้งก็สามารถแล่นเข้าไปยังบริเวณเกาะต่าง ๆ ทางภาคใต้ฝั่งตะวันตกได้โดยง่าย และไม่มีกำหนดเวลาเข้าออกที่แน่นอน

Malaysian 3-M Sailer With Registration Numbers on Bows
เรือใบ ๓ เลขของมาเลเซียบนลำตัวใบเรือมาเลเซียเรือหัวเรือ



MALAYSIAN 3-M

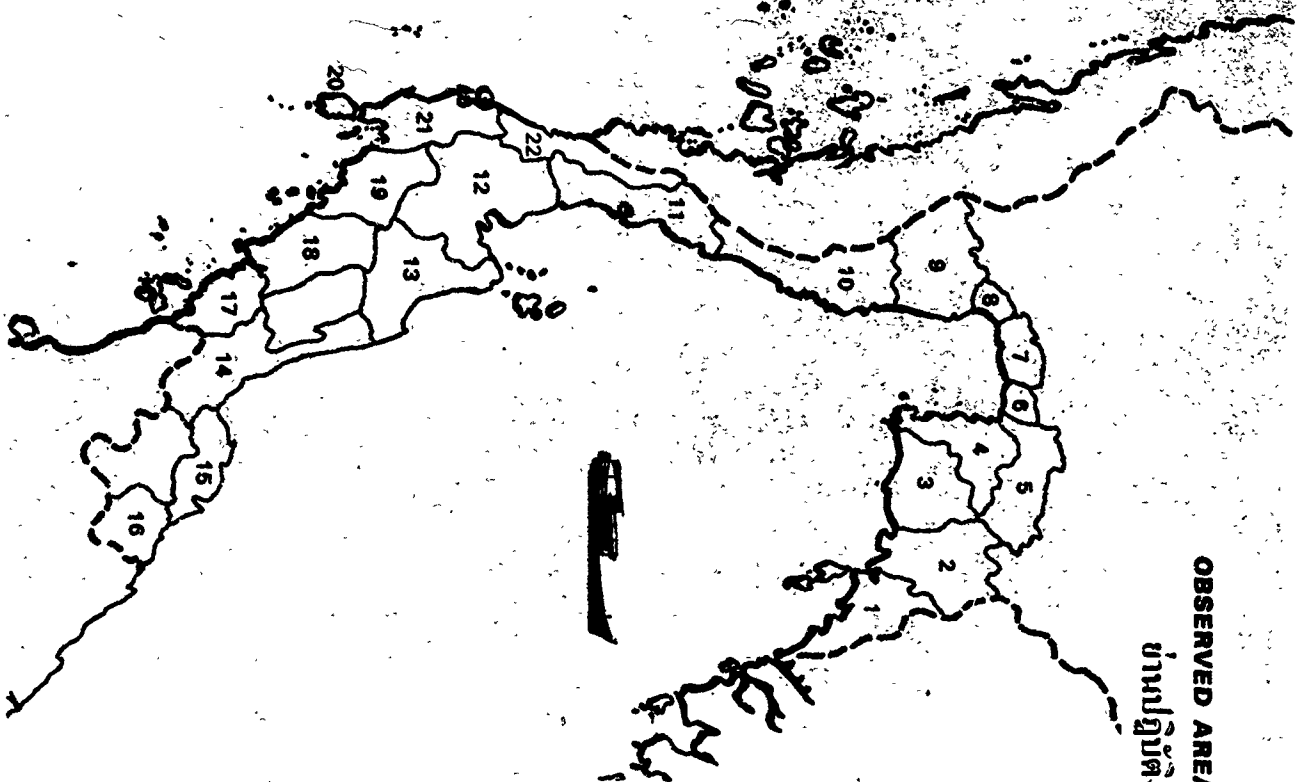
Chinese Yin Yang Symbol on Stern of Malaysian 3-M Along
With Registration Numbers. Note Small Boat Davits Aft for Dinghy

ท้ายเรือใบ ๓ เสาของมาเลเซียจะเขียนเครื่องหมาย “ยิ่หยาง” ของชาวจีนไว้
ใกล้ๆ กับเลขลำดับใบอนุญาตใช้เรือ จะเห็นหลักเตวักเรือเล็กอยู่ตอนท้าย



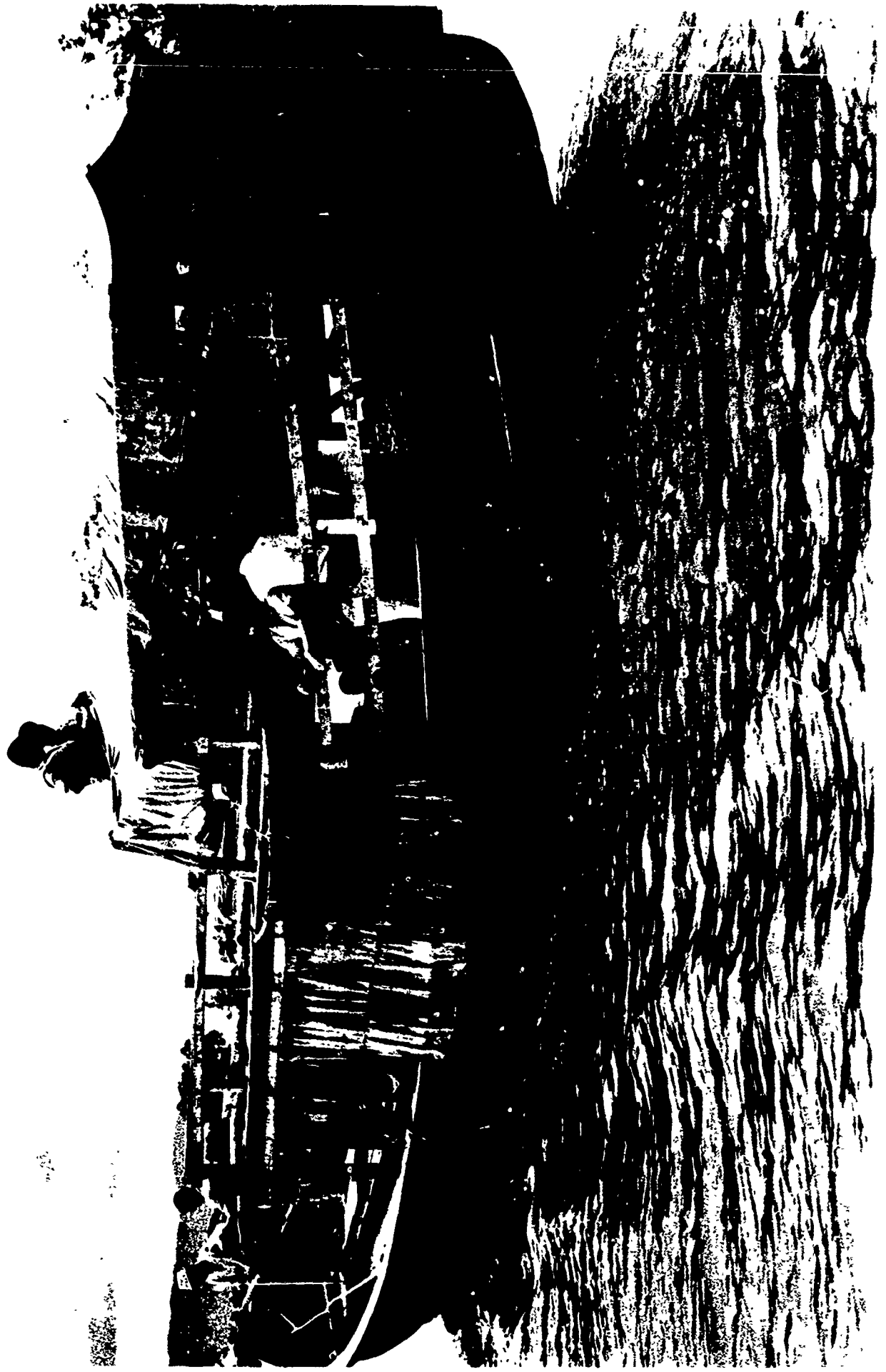
BURMESE FISHER

OBSERVED AREA OF OPERATION ท่าเรือปฏิบัติงานที่พบเห็น



- | | |
|----------------------------|-------------------------|
| 1. Trat | 12. Surat Thani |
| ตราด | สุราษฎร์ธานี |
| 2. Chanta Buri | 13. Nakhon Si Thammarat |
| จันทบุรี | นครศรีธรรมราช |
| 3. Rayong | 14. Songkhla |
| ระยอง | สงขลา |
| 4. Chon Buri | 15. Pattani |
| ชลบุรี | ปัตตานี |
| 5. Chachoengsao | 16. Narathiwat |
| ฉะเชิงเทรา | นราธิวาส |
| 6. Samut Prakan | 17. Satun |
| สมุทรปราการ | สตูล |
| 7. Samut Sakhon | 18. Trang |
| สมุทรสาคร | ตรัง |
| 8. Samut Songkhram | 19. Krabi |
| สมุทรสงคราม | กระบี่ |
| 9. Phetchaburi | 20. Phuket |
| เพชรบุรี | ภูเก็ต |
| 10. Phraechuap, Khiri Khan | 21. Phang-Nga |
| ประจวบคีรีขันธ์ | พังงา |
| 11. Chumphon | 22. Ranong |
| ชุมพร | ระนอง |

BURMESE FISHER



BURMESE FISHER



BURMESE				TYPE		FISHING	
LOA	BEAM	GROSS TONS	NET TONS	PROPULSION			
16 m	4 m	20	14	1 diesel engine			
DRAFT	OPERATING AREA		CLASS FREQUENCY	TYPE FREQUENCY			
1 m	Ko Sai Dum to Ranong						
RECOGNITION FEATURES				TYPE OF CATCH / CARGO			
High bow. Straight extended stern post. Rubbing strake. High-riding broad truncated stern. Open cabin aft.				Threadfin			

General Information

This gill netter from Ma-Rid catches threadfin in Burmese waters near Ko Mathew and sells them in Thailand.

The open-cabin structure aft covers more than half the length of the boat. Canvas is used for part of the roof and encloses sections of the cabin. There is one hatch to the fish-stowage hold. The boat is capable of going 60 miles from shore.

This vessel is not registered either in Burma or Thailand.

Propulsion

An electrically started, 4-cylinder, 40-hp diesel engine with a fuel reserve of 800 liters powers this Burmese visitor. A box of tools is carried.

พม่า			ใช้งาน		ประมง	
ความยาวตลอดลำ	ความกว้างสุด	ก้นกรวด	ก้นแห	การขับเคลื่อน		
๑๖ ม.	๔ ม.	๒๐	๑๔	คู่ซัด ๑ เครื่อง		
กินน้ำลึก	ข่ามปฏิบัติงาน		พบเรือประเภทนี้		พบเรือชนิดนี้	
๑ ม.	เกาะทรวัดต้องจังหวัดระนอง					
ลักษณะจากหัวเรือสูง	ทวนหัวทรงแบบขี้หนูมาก มีราโท ขั้วเรือคด กว้าง และขอบทวนน้ำ เก่งกับขี้คางโง่			ชนิดตัวทะเลที่จับได้/สินค้า		
				ปลาเก๋า		

ข่าวสารทั่วไป

เรือประมงที่ใช้ชื่อวนติดตลมาจากเมืองมะริดนี้ ทำการจับปลาเก๋ราในบริเวณน้ำหน้า

พม่าใต้ๆ เกาะเมทิว และนำเข้ามาขายในประเทศไทย

เก๋งท้ายเปิดข้างโล่งมีราวไม้กัน มีความยาวมากกว่าครึ่งหนึ่งของความยาวเรือ ใช้

การขับเคลื่อน

เรือประมงพม่าใช้เครื่องยนต์ดีเซลชนิด ๔ สูบ ขนาด ๔๐ แรงม้า เริ่มเดินเครื่องด้วยระบบไฟฟ้า มีความจุน้ำมันเชื้อเพลิง ๘๐๐ ลิตร และมีหัวเครื่องยนต์เชื่อมที่ประแจเรือด้วย

BURMESE FISHER



1. Cabin Area With Engine-Room Hatch Opened. 2. Galley Area Aft. Note Head Built Over Stern. 3. Crewman Operating Manual Bilge Pump

๑. ภายในห้องและที่เห็นเปิดฝาอยู่เป็นห้องเครื่อง ๒. บริเวณห้องครัวท้ายเรือ ขอให้สังเกตดูส่วนที่แขวนไว้ท้ายเรือ ๓. คนประจำเรือกำลังสูบน้ำท้องเรือด้วยสูบน้ำ



BURMESE FISHER

Operational Information

Leaving Ma-Rid at night, this Burmese fishing boat heads for the fishing grounds near Ko Mathew. Provisions carried for the usual 8-day trip are prepared over a portable wood-burning stove set up near the stern.

Using a threadfin gill net, the boat brings in about 2,000 kg of fish per day. The catch is sold in Ko Sai Dum, and ice is taken aboard at Pak Nam Ranong.

The maximum speed of this vessel is 8 kt.

Equipment

This fishing vessel has no mechanical means for handling the fish. It carries a compass but no other navigation equipment. There is a single, hand-operated bilge pump. It carries 2 metal anchors with 60-m cables. Lights consist of two lanterns. No floodlight is carried. Safety gear is not provided.

Crew

A Burmese crew of 8 operates this boat.

Charter/Operational Details

เรือประมงพม่าจะออกจากเมืองมะริดในเวลากลางคืน และมุ่งหน้าไปยังตำบลท้อปัดใกล้เกาะเมทิว โดยนำเสบียงอาหารไปเพื่อสำหรับการออกปฏิบัติงานที่เขื่อนต่างๆ ซึ่งตามปกติมักใช้เวลา ๘ วัน และทำการฟุ้งสัตว์ด้วยตาข่ายซึ่งขกเกลื่อนที่ใต้ท้ายบริเวณท้ายเรือ

เรือนี้ใช้ชาวเมืกตาเพื่อจับปลา เรา จับได้วันละประมาณ ๒,๐๐๐ กก. ปลาที่จับได้นี้จะนำไปขายที่เกาะทรายคำ และรับน้ำแข็งลงเรือที่ปากน้ำระนอง

เรือนี้มีความเร็วสูงสุด ๘ นอต

Deck Equipment

เรือประมงนี้ไม่มีเครื่องมือยกตัวบนเรือหรือบนปลากลย มีเข็มทิศหนึ่งเรือน แต่อุปกรณ์เครื่องมืออื่น ๆ ไม่มี มีตู้ปลาเพื่อใช้ดูปลาที่จับเรือ ๑ เครื่อง มีสมอโลหะ

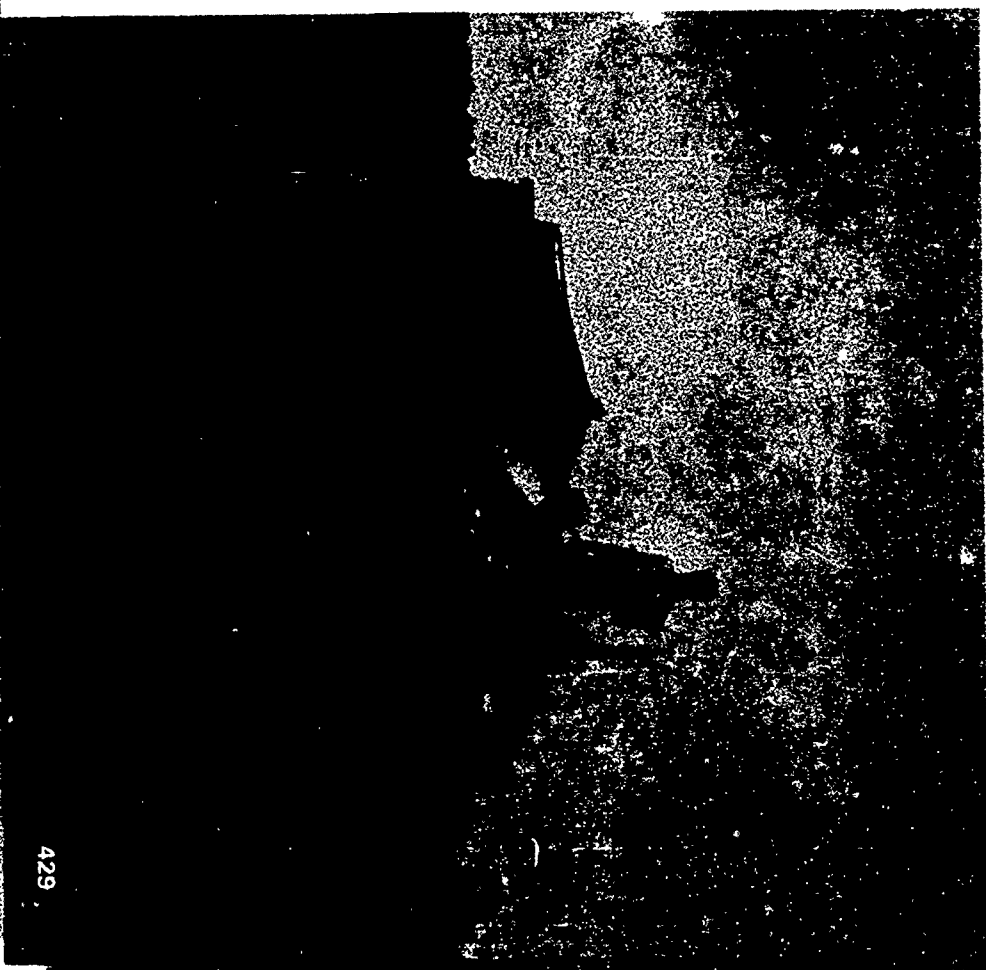
๒ ตัว สมอสมอขาว ๖๐ ม. ใช้ใยไม้ ๒ ดวง ส่วนโกลนขาไม้ และเครื่องช่วยชีวิตก็มี

Deck Equipment

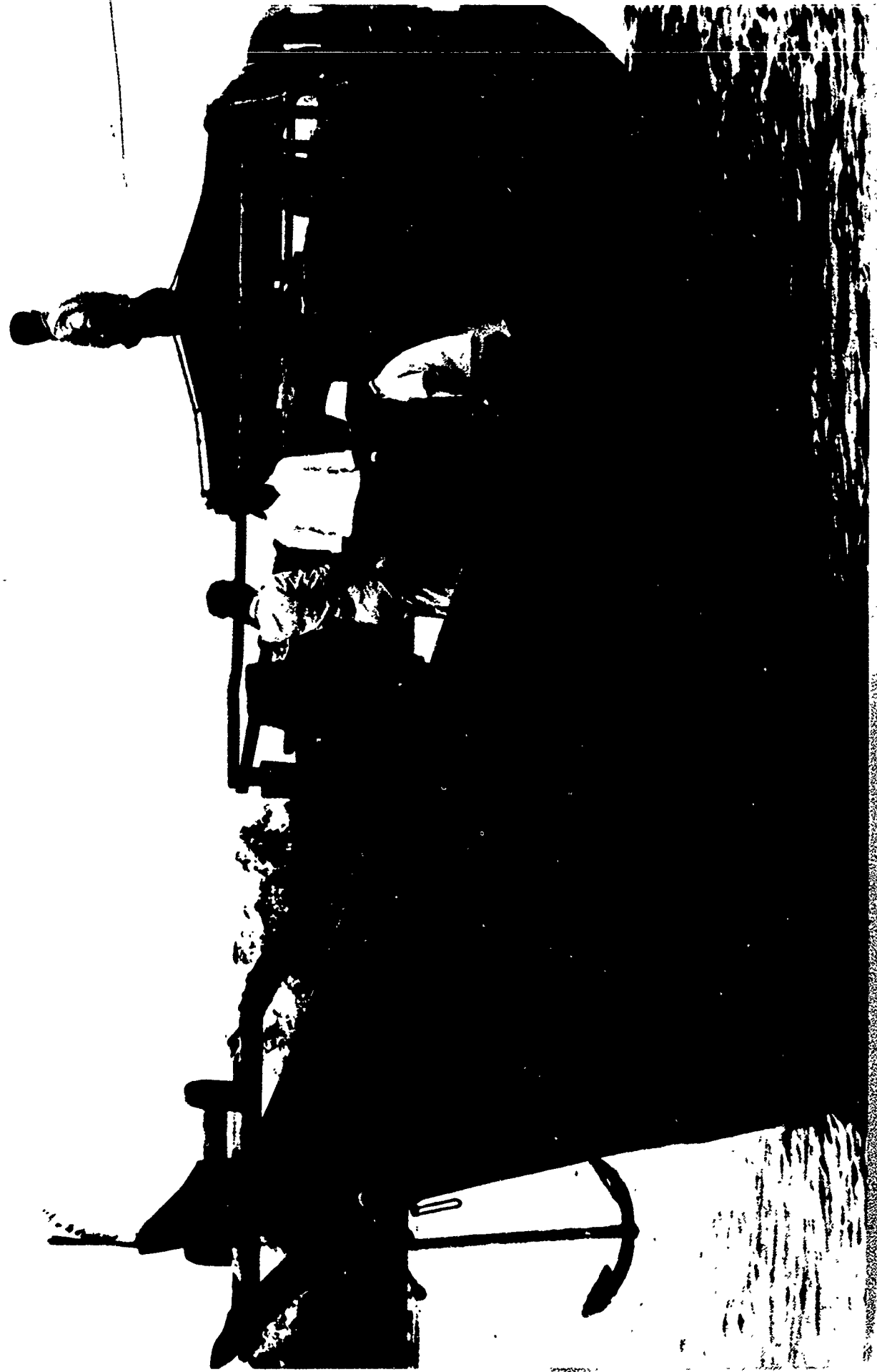
เรือนี้ยกประจําเรือ ๘ คน เป็นชาวพม่า

Starboard Anchor Aweigh

Starboard Anchor Aweigh



BURMESE FISHER



พิมพ์ที่ น.ค.น. ไทยวัฒนาพานิช 891 ถนนพระราม 1 กรุงเทพฯ
Printed by Thai Watana Panich K.O.P., 891 Rama I Road, Bangkok, Thailand.